И.К.Мельник

ПУТЕШЕСТВИЕ В ПРОШЛОЕ

Книга вторая

«ОДЕССА»

Одесса
"Печатный дом"
2005

ББК 39.41:63.3(0)32
УДК 656.61(091) «652»
М 482

Автор:
И.К.Мельник, доктор исторических наук, путешественник

Фотоиллюстрации:	В.Березовский Е.Ивакин И.Дмитрук И.Мельник В.Милованов В.Рябоконь Й.Хайдук
Технический редактор	В.Котов
Компьютерный дизайн и верстка	А.Втюрин
Корректор	Н.Бессараб

Мельник И.К.

Путешествие в прошлое. «Одесса». — Одесса: «Печатный дом», 2005. — 208 с.: ил., цвет. вклейка

ISBN 966-8164-81-4

И.К.Мельник — автор ряда реконструкций древних судов, при создании которых отрабатывались забытые технологические приемы и на которых были совершены плавания в соответствии с древними лоциями. Накопленный за годы изучения истории мореплавания и кораблестроения материал вылился в книги под общим названием «Путешествие в прошлое». В них рассказывается о судах и кораблях давних эпох и походах в Черном, Средиземном морях и по рекам Европы. Вторая книга — «Одесса» — повествует о реконструкции и плавании на копии торгового судна — полакра «Одесса» маршрутом средневековых торговцев в Черном море и системе рек Дунай — Майн — Рейн — Ваал из Одессы в Амстердам. Книга сопровождается многочисленными иллюстрациями и картами.

Для читателей, увлекающихся историей мореплавания, древней географией, а также интересующихся вопросами зарождения и развития кораблестроения.

Автор выражает глубокую признательность всем, кто участвовал в организации и проведении экспедиций на реконструированных кораблях прошлых эпох.

Особенно хочу поблагодарить за содействие в строительстве нашей первой реконструкции — диеры «Ивлия», а также за оказание неоценимой помощи в издании серии книг под общим названием «Путешествие в прошлое»

Сергея Рафаиловича Гриневецкого.

Спасибо.

Игорь Мельник

От автора

Очень часто бывает, что за повседневностью о самых интересных моментах, происходивших в жизни, нет времени ни вспомнить, ни написать. Так уж устроен человек — хорошее есть хорошее, оно всегда с тобой и нечего особенно вспоминать. А вот плохое — это плохое, его аккумулируют, им озадачиваются и хотя бы мысленно, но пытаются исправить, подкорректировать.

К победам привыкают быстро, к поражениям никогда. В общем то так происходило и со мной.

Много написав о коллегах, занимающихся реконструкцией древних судов в разных странах мира, я не отдал долг тем людям, вместе с которыми был осуществлен уникальный проект воссоздания копии средневекового полакра «Одесса», и плаванию на нем из Одессы в Амстердам по Дунаю, Майну и Рейну. Произошло это после путешествий на копии древнегреческой диеры «Ивлия», о которой шла речь в первой книге цикла «Путешествие в прошлое».

Диера «Ивлия» была создана за 5 лет до описываемых событий, и к тому времени совершила походы в Черном, Средиземном морях и Атлантике маршрутами античных мореходов. Диера могла гордиться не только своим внешним обликом, но и материалами, использованными при ее постройке, а именно дубовыми досками, прошедшими пятилетнюю естественную сушку, буком, из которого были выполнены весла, прочной груботканной парусиной. Я уже и не говорю о том костяке экипажа, который сложился из более чем двухсот человек, принимавших участие в походах за 4 года плаваний.

Для чего я это пишу? Для того чтобы читатель понял, что новый проект в корне отличался от того, что было совершено на «Ивлии». Если там мы хотели испытывать самих себя и доказать, что длительные походы древних под парусом и на веслах не утопия, а реальность, то в проекте воссоздания облика средиземноморского торгового судна самым важным элементом был музей, находившийся на полакре. А музейной экспозиции, кстати, с которой многие одесситы познакомились во время выставок «Маршрутами древних мореходов» в 2000 — 2003 годах, проходивших в Одесском археологическом музее, нужна была безопасность и отсутствие воды внутри корпуса. Прочный деревянный корпус я не нашел, а строить «с нуля» не позволили финансы.

К тому же вода в деревянные корпуса больших размеров так или иначе проникает всегда, а влажность — враг музейной коллекции. Если вспомнить, то даже на прекрасно построенной «Ивлии» вода проникала внутрь и ее приходилось постоянно откачивать. Как было по-

нятно, это будет происходить практически со всеми деревянными творениями XX–XXI веков, кроме яхт, где применяют склеивание и композитные древеснопластиковые сочетания элементов.

Не собираясь ничего доказывать, участники нового проекта собирались показывать. Показывать собранную экспозицию о древнейшей Черноморской морской традиции. Показывать кому? Первоначально задумывая этот проект, я планировал показать судно-музей в городах-побратимах, сейчас их называют партнерами Одессы: Варне, Пирее, Хайфе, Генуе, Марселе, Барселоне.

Но судьба распорядилась иначе. Финансирование проекта я нашел в Германии, и маршрут был изменен, отчего стал не менее уникальным, чем тот, который был задуман первоначально. Об этом предлагаемая вашему вниманию вторая книга из цикла «Путешествие в прошлое. «Одесса».



Остров Змеиный



Пролог.
У каждого в душе есть свой остров

Небольшой гидрографический катер подходит к острову Змеиный. С последнего моего посещения этого затерянного в море клочка суши прошло четыре года. На борту нас семь человек: члены клуба «Поиск» во главе с его руководителем Леонидом Суховеем, я и отец Александр, ректор Одесской духовной семинарии. Мы доставляем на остров мемориальные доски, на которых отлиты фамилии и имена экипажей затонувших в районе острова судов: подводной лодки времен Второй мировой войны и эсминца «Лейтенант Зацаренный», который подорвался в районе острова на мине во времена Первой мировой войны.

Высаживаемся поздно вечером. Островитяне встречают нас радушно. Визит наш будет скоротечным. Утром мемориальные доски будут установлены, отец Александр отслужит молебен, и мы отправимся домой.

Сумерки сменяет звездная ночь. На календаре теплый июнь. Как долго я ждал встречи с островом! И уверен, что здесь я не случайно. Уже более года обдумываю проект воссоздания небольшого парусника. Парусник времен XV—XVI веков, тех самых далеких времен, когда совершались Великие географические открытия. Мы не много знаем о торговом кораблестроении того периода, больше известны корабли военных флотов: галеры, галеасы, нефы, а из торговых — северные когги и южные каракки и каравеллы. Но были и другие незаслуженно забытые труженики моря, те, которые плавали на востоке Средиземного и в Черном морях…

Ночью мы так и не заснули. Собравшись в большой комнате-казарме, где живут воины сил ПВО, мы говорим об истории острова. У островитян много вопросов к отцу Александру. Шутка ли? За последние пятьдесят лет на острове ни разу не бывал священнослужитель.

… Утро. Туман укрыл все вокруг. Доски, которые солдаты прикрепляют к стене маяка, еле различимы…

... Но вот, кажется, и все. Почетный караул дает залп в честь памяти погибших моряков. Несколько коротких речей. Отец Александр служит молебен. По его окончании, как будто по мановению волшебной палочки, туман рассеивается и выходит солнце.

Удивительное место. Его сакральность так сильна, что не зря древние греки считали этот островок, скорее скалу, священным местом и поклонялись ему почти тысячу лет. И хотя остров после распространения христианства утратил свое культовое значение, его притягательная сила просто огромна. Учитывая выгодное географическое положение, можно предположить, что в средние века он продолжал служить пристанищем для кораблей. Об этом свидетельствуют монеты византийских императоров V—XII веков. В северной бухте несколько лет тому назад был обнаружен фрагмент амфоры с округлым дном и стенкой, покрытой концентрическими бороздками. Такие амфоры были распространены в V — VII вв. н. э.

Несомненно, что Змеиный посещался древнерусскими судами-ладьями, поскольку лежал как раз на пути из «варяг в греки». Византийский император Константин Багрянородный в труде «Об управлении государством» в X веке так описывал маршрут флотилии руссов: «Оттуда от острова Святого Эферия (о. Березань) они уходят к реке Днестру и, благополучно достигнув его, снова отдыхают... (затем они) приходят к Селине, так называемому рукаву реки Дуная (нынешнее Сулинское гирло). Пока они не минуют реки Селины, по берегу за ними бегут печенеги. И если море, что часто бывает, выбросит однодеревки на сушу, то они все их вытаскивают на берег, чтобы вместе противостоять печенегам. От Селины уже никого не боятся и, вступив на Булгарскую землю, входят в устье Дуная».

Отражением этих, а также, вероятно, и более поздних походов является керамика, найденная на острове. Она покрыта прочерченным волнистым орнаментом, который характерен для посуды IX — XII веков.

Первое упоминание об острове в средневековых письменных источниках относится к середине XIII в. в итальянском портолане «Compasso de Navigare», составленном в Пизе в 1250 — 1265 гг. и частично дополненном в 1296 г.; он называ-



Установка мемориальных досок погибшим морякам и молебен

ется Filoxia (Филоксия) и помещен на расстоянии 30 миль от Сулинского гирла.

Находившийся на магистральных торговых путях остров активно использовался венецианскими и генуэзскими мореплавателями, основавшими в Причерноморье ряд своих колоний. Он отмечен на карте П. Весконте, выполненной в 1318 году, под названием Fidonixi, а также на карте А. Бианко 1436 года. Известны также три греческих портолана XVI века, где остров именуется Фидониси, причем один из них, изданный в 1573 г., переведен с итальянского оригинала середины XIV в. Однако достоверного археологического материала этого времени на острове не обнаружено. Несомненно также, что остров посещался моряками Османской империи — здесь найдены монеты Турции. Имеются среди находок монеты Крымского ханства (Гази-Гирей, 1588 — 1607 гг.) и Польши.

Вот как описывает Змеиный путешественник Гийом Боплан в XVI веке. Сам он, очевидно, там вряд ли бывал: но пользовался достоверными источниками: «За два лье от гирла Дуная находится низкий остров до двух лье в окружности, где также есть пресная вода. Турки называют его Иланада, то есть остров змей».

Предположительно к XVII—XVIII векам можно отнести образцы керамики, покрытой глазурью белого, серого, зеленого цветов, днище тарелки с орнаментом, нижнюю часть большого красноглиняного сосуда, хранящиеся в археологическом музее. Вероятно, близким временем датируются и трехлапые железные якоря, среди которых следует выделить экземпляр, найденный в 300 метрах юго-восточнее Змеиного нашей экспедицией в 1989 году. Якорь имеет высоту 1,85 м. Лапы заостренные, треугольной формы. Одна из них обломана. Веретено в сечении прямоугольное, в верхней части слегка погнуто. Аналогичные, так называемые галерные якоря получили распространение и использовались с XII века вплоть до конца XVIII века.

В середине XIX столетия при раскопках в центре острова был обнаружен склеп, выложенный местным камнем. Погребение было совершено на глубине двух метров. Найден истлевший скелет в железной кольчуге, распавшийся от времени. Судя по инвентарю, захоронение совершено в средние века, точную дату установить трудно. Вероятно, что ко времени казацких походов в XVII — XVIII веках



Глиняный сосуд. Подарок островитян

Встреча отца Александра (А.Н.Кравченко) с островитянами

могут относиться две надписи на русском языке. На одном камне, вероятно, надгробии, помещено: «Григорий Попович Зинковский, Ануприй, Попович». На другом вырезано: «Кто будет на сем месте, попомните Бога за меня грешного».

В районе Змеиного найдены под водой круглые пушечные железные ядра. Не исключено, что они были выпущены во время русско-турецкой войны, когда возле Фидониси 3 (14) июля 1788 года произошло сражение, выигранное русской эскадрой. Ее авангардом командовал Ф.Ф. Ушаков.

Такова вкратце средневековая история острова, которую я вспоминал, стоя у стен маяка после завершения молебна. Островитяне ни на миг не отходили от отца Александра. Смотришь на него, и на душе становится светло. Добрый, умный, прекрасный человек…

Неожиданно кто-то слегка подталкивает в спину. Оглядываюсь. Это старожил острова старший прапорщик Акимов, с которым я давно знаком.

— Ты, Игорь, ночью рассказывал нам, что хочешь строить небольшой парусник-труженик далекого средневековья. У меня для тебя кое-что есть. Пойдем.

В небольшой комнате, служившей военному и опочивальней, и кабинетом, он достает несколько расколотых чашек, украшенных декоративным орнаментом, и треснувший глиняный кувшин, обросший ракушками.

— Весь этот хлам тебе. Сосуд я нашел под водой, а черепки — случайно в осыпи. Это тебе пригодится?

— Конечно! — восклицаю я. — Это же целый клад.

Островитянин смеется.

— Ну, строй свой «пароход», потом покажешь.

Крики на улице возвещают о том, что нам пора собираться в обратный путь.

— Спасибо! Ты мне очень помог.

Вот так остров! Сам показал, что я на верном пути. Теперь я уже точно знаю, что новый проект не за горами. Но вначале я должен попасть на морской фестиваль во Францию, где ждет «Ивлия». Для нового проекта нужны средства, а найти их, возможно, мне удастся именно там.

До свидания, остров…



Фрагменты средневековой керамики



Глава 1. *Загадки Бретони*

Вот и завершился международный фестиваль «Брест — Дуарнене». Попрощались с фестивалем и разошлись по морям и океанам две тысячи маленьких и больших кораблей. Наша «Ивлия» — реконструкция древнегреческой диеры, приютилась на зимовку в глубине порта-музея маленького городка Дуарнене. Для меня пять лет, за которые корабль был построен и на нем совершено четыре больших экспедиции, остаются прекрасным и светлым воспоминанием.

Еще год назад я начал подготовку нового проекта по реконструкции средневекового корабля-полакра и решил расстаться с «Ивлией».

К сожалению, средства на новый проект во Франции я не нашел и теперь хочу совершить поездку по маршруту Дуарнене — Париж — Венеция — Афины. Может быть, найти средства на новый проект повезет в Греции. Для этой поездки собралась небольшая группа, в которую вошли, кроме меня, Виктор Березовский, Антон Вершинин, Игорь Чуба, Олег Волгин, Олег Кравцов. Для нашей поездки по дорогам Европы мы приобрели старенький микроавтобус и небольшой прицеп. Караван и его экипаж были готовы к отправлению к середине августа. Но еще до начала нашей поездки я уговорил друзей посетить несколько удивительных и даже загадочных мест Бретони. Связаны эти городки и жившие в них герои со средневековой морской традицией, с временами, куда своими корнями уходит мой новый проект.

Мне всегда хотелось попасть в нормандский город Гранвиль, где, по преданию, в 1339 году родился Жан де Бетанкур, барон Сен-Сартен де Айер. С юношеских лет он принимал участие в военных кампаниях, проявив себя как отважный воин и искусный мореплаватель. Однако схваток на поле боя Жану де Бетанкуру было недостаточно. Он мечтал о новых землях, желая снарядить дальнюю морскую экспедицию. Однажды барон прочел донесение испанского дворянина

Альмонастера, который осуществил захват одного из островов Канарского архипелага. Этим островом был Лансароте. Альмонастер привез в Испанию несколько пленников и образцы островной флоры и фауны, которые свидетельствовали об изумительном плодородии архипелага.

Покинув свой родовой замок, Бетанкур отправился во французский порт Ля-Рошель, где приобрел корабли, собрал небольшой экспедиционный корпус и закупил припасы...

Корабли барона достигли Канарских островов. Можно утверждать, что именно с этого момента начинается их планомерная оккупация и уничтожение коренного населения — гуанчей. С глубочайшей древности архипелаг представлял для иноземцев значительный интерес, но никто из захватчиков не был так жесток, как христиане.

Еще во II тыс. до н. э. остров посещали финикийцы. Ученые предполагают, что они приходили сюда за лишайником — сырьем для пурпурного красителя, ценившегося дороже золота. Позже на Канарах бывали карфагеняне, греки, нумидийцы. Правитель Мавритании Юба II, живший на рубеже I в. до н. э. — I в. н. э., оставил ряд трудов по истории и географии, в том числе сочинение об островах, лежащих в Атлантическом океане. Летописцы Жана де Бетанкура считают, что француз был знаком с отрывками из этой книги и поэтому безошибочно ориентировался между островами Канарского архипелага. В средние века арабские купцы держали на островах красильни, в которых окрашивали шерстяные ткани в пурпурный цвет. Основой для красок служили все тот же пресловутый лишайник — орсель, который произрастает только здесь, и драконово дерево, дающее хотя и менее ценный, но все же высококачественный краситель, носящий имя «кровь дракона». Вслед за арабами на архипелаг приходили генуэзцы, португальцы, испанцы, французы...

В жестоких схватках между солдатами Бетанкура и островитянами, хоть и не сразу, но перевес оказался на стороне европейцев. К чему это привело, мы хорошо знаем. К концу XVI столетия уникальное, по мнению антропологов, население островов было уничтожено, рассеяно или ассимилировано.



Бретонь. Замок Гранвиль и форт Гранвиль на острове

К 1410 году острова были покорены. К этому времени они стали собственностью Кастилии. Но первый завоеватель, стареющий барон, не дал забыть себя, наказав потомкам, в чьем управлении остались острова: «Я оставляю вам власть и право поступать так, как вы сочтете нужным, но не забывайте при этом блюсти мою честь и выгоду». В 1415 году Жан де Бетанкур покинул Канары, вернувшись в Нормандию, где и скончался в 1425 году. Одним из последних его деяний была встреча с римским понтификом, который, откликнувшись на просьбу барона, послал на Канарские острова епископа и священников.

С завоеваниями Канарских островов начинается история колонизации европейскими державами новых земель во всем известном тогда мире. Огнем и мечем проложат себе дорогу в Африку, Индию и Америку португальские, испанские, английские колонизаторы...

Стремясь в Гранвиль, я считал, что увижу замок рода Бетанкуров и узнаю больше о его деяниях. Современный Гранвиль — тихий город, без особых достопримечательностей. Узкие улочки ведут к средневековой крепости, внутри которой находятся замок, небольшой, по французским меркам, собор и музей. Узнав, что мы из Украины, нас очень радушно приняли сотрудники музея, и оказалось, что они совершенно ничего не знают ни о славном бароне Жане де Бетанкуре, ни о его деяниях. Мы настаиваем. Звонок в городскую библиотеку. Ответ точно такой же: «Мы не знаем никакого Бетанкура в Гранвиле. Город основан в середине XV столетия, а что было здесь до этого, не в нашей компетенции. Может быть, вам помогут в Париже». В районе Гранвиля — десятка полтора сохранившихся замков. Какой из них мог принадлежать роду Бетанкуров, для меня осталось загадкой. Но стоит ли ее разгадывать, если соотечественники не помнят своего предка?..

От Гранвиля до места, куда мы направились, было немногим более 30 км. Называется этот населенный пункт — Монт-Сен-Мишель, то есть гора святого Михаила, по-нашему — архангела Михаила.

Во время прилива гора представляет собой остров, соединенный с сушей узкой дамбой. Во время отлива здесь сплошная песчаная местность. Приливы в этой



Реконструкция пиратского судна знаменитого корсара Робера Сюркуфа

Возможно, это и есть замок Жана де Бетанкура

части планеты достигают высоты шести метров, а наступающая вода несется по песку со скоростью скаковой лошади. Говорят, что еще не так давно французы устраивали соревнования, в которых соперником всадников был прилив. Проигравший оказывался в воде, что было очень небезопасно.

Монт-Сен-Мишель открывается за много километров. Зрелище это удивительное. Над абсолютно плоской равниной возвышается нечто, увенчанное шпилем.

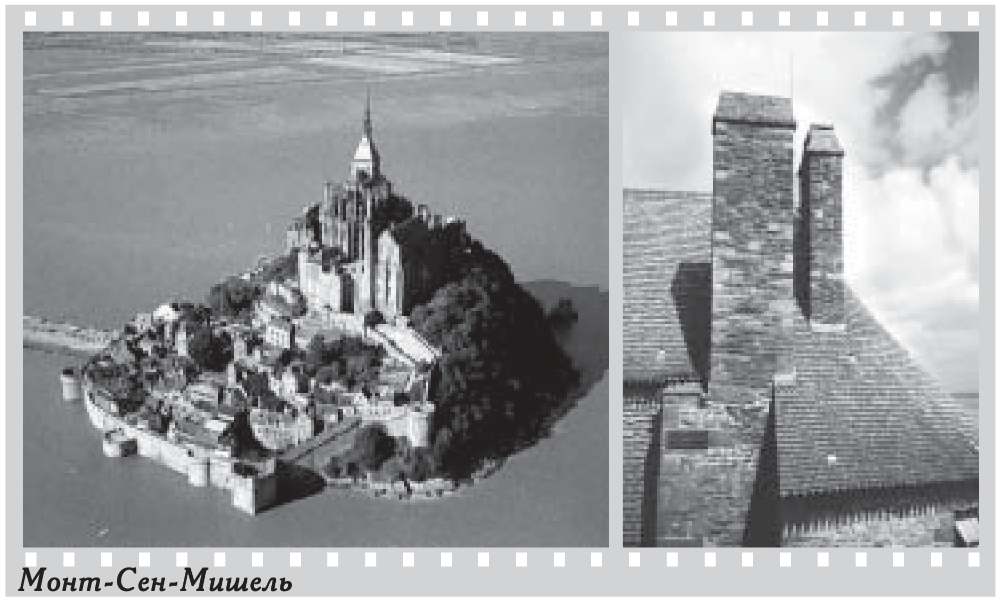
Чем ближе мы подъезжаем, тем быстрее это «нечто» превращается в сказочный замок времен короля Артура. Затем фантастический замок приобретает реальные очертания: прорисовываются мощные стены, амбразуры для ружей и орудий, башни и острые шпили собора. Туристов — тьма. Недаром на Руси «тьмой» называли десяток тысяч...

На этой горе люди селились с незапамятных времен. Шутка ли, такой естественный наблюдательный пункт, самим Господом созданная крепость!.. Овладев Галлией в I в. до н. э., римляне основали на горе укрепленное поселение, перешедшее впоследствии к франкам, а от них к норманнам. Возведение ныне существующих крепостных сооружений и монастыря было начато в XI столетии. С XIII века гора архангела Михаила становится аббатством. Как и другие католические храмы, местный собор строился веками. Изменение в архитектуру внес XIX век, когда собор достиг нынешней высоты.

Шпиль вознесся над уровнем моря более чем на 145 метров. Оставив машину, мы начинаем восхождение. Под горой уютно расположились десятки сувенирных магазинчиков, отели и креперии, по-нашему — блинные, где пекут традиционные для севера Франции блины — крепы из гречневой муки на молоке.

Узкие улочки взбираются в гору, по ним движутся колонны экскурсантов. На своем веку я повидал множество храмов различных конфессий — на равнинах, в горах и ущельях, но собор Монт-Сен-Мишель не идет с ними ни в какое сравнение...

Поднявшись к нему, видишь все вокруг на сотни километров: поля, леса, небольшие деревушки и, конечно же, необъятную гладь залива Сен-Мало. Ощу-



Монт-Сен-Мишель

щение одиночества сливается здесь, на стометровой высоте, с ощущением близости к Господу. Уверен, что это же чувствуют многие из тех, кто едет сюда за тысячи километров. Пройдя через анфилады зданий, заглянув в жерла невиданных по размеру каминов, спускаюсь вниз, а навстречу мне движутся новые толпы туристов...

После посещения горы архангела Михаила дорога приводит нас в город, чья судьба в прошлом была неразрывно связана с морем. Это столица средневекового пиратства — Сен-Мало. Кажется, что после увиденного на Монт-Сен-Мишель уже ничто не может удивить. Но это не так. Город-крепость всем своим видом вызывает почтение и восхищение. Многометровой толщины стены защищают средневековые постройки, громоздящиеся на мощеных брусчаткой улицах. Средневековый Сен-Мало лежит на небольшом полуострове, омываемом со всех сторон водами одноименного залива.

Толщина стен столь значительна, что сверху по ним проложена дорога, опоясывающая жилую часть города. На одной из бастионных площадок стоит памятник Жаку Картье (1494—1557), отважному бретонцу, совершившему четыре плавания в Канаду. Благодаря его усилиям в 1534—1544 годах были исследованы и нанесены на карту острова Ньюфаундленд, Антикости, побережье залива Святого Лаврентия и река с таким же названием. Долгие годы записки Картье, вышедшие в 1545 году, были азбукой для исследователей Канады.

Северо-западные земли Франции, современные Нормандия и Бретонь, издавна были краями неспокойными. Следовавшие одна за другой войны между Англией и Францией воспитали в местном населении непокорный мятежный дух. Как только кто-либо из противников ослабевал, приморские города Гавр, Сен-Мало, Сен-Брюк, Брест немедленно пытались получить вольницу. Испокон веков процветало в этом районе пиратство, наносившее ощутимый ущерб торговле. Корсарские суда наводили ужас на побережья Франции и Англии. С годами пиратство переросло в каперство.

Это вид грабежа, узаконенный государством, которое позволяло частным лицам вооружать корабли и нападать на военные и торговые суда противника.



Невообразимых размеров пиратство и каперство достигло во времена Французской революции (1789—1794 гг.) и правления Наполеона I (1799—1815 гг.). Не сломила отчаянных «сорвиголов» и введенная Наполеоном Континентальная блокада.

Небольшие бискины и кэчи — быстрые и очень мореходные суда, искусно маскируясь и лавируя в глубоко врезавшихся в берег бухтах, пересекали Ла-Манш, перевозя тысячи тонн контрабандных грузов. Чаще всего путь контрабандистов лежал к стенам Сен-Мало, города, с радостью принимавшего и самих отчаянных пиратов, и их товары.

Обойдя крепость, выхожу на еще одну внушительную бастионную площадку. На гранитном постаменте возвышается памятник каперу времен наполеоновских войн — Роберу Сюркуфу.

Уже в 20 лет этот человек стал капитаном торгового судна. Позднее неразделенная любовь толкнула его на занятие пиратством, так как отец его возлюбленной требовал, чтобы жених был богат. Сюркуф отправился в Индию, где вскоре сделался грозой английских купцов, захватывая суда и грузы. Пиратствуя от имени французского государства, Сюркуф стал богачом. Вернулся домой и женился. Но вскоре, томясь от бездействия, отставной корсар вновь отправился в море...

Значение Сен-Мало как европейской столицы корсаров заметно снизилось после нового воцарения Бурбонов. Однако Франция еще до 1856 года продолжала выдавать желающим каперские свидетельства. В 1856 году большинство европейских стран, подписав соответствующую совместную декларацию, отказались от ведения пиратской войны на море.

Бастионы Сен-Мало остаются позади. Мы возвращаемся в Дуарнене. Пора собираться в дорогу. Путь по Европе предстоит долгий...

В последний раз подхожу к «Ивлии». Вот и все. Ну что же, дорогая моя диера, помоги начать новый проект и прости за то, что оставляю тебя. Но у каждого театра есть свой день рождения и день его... Нет, нет, не смерти, а расставания со зрителем. Еще раз прощай, «Ивлия».



Город Сен-Мало

На утро караван начинает движение на юг Франции. Скорость у нас небольшая, прицеп перегружен вещами. Руан, Париж, Марсель, Милан и наконец-то Венеция… Почему я так стремлюсь в этот сказочный город? По имеющейся информации, во Дворце дожей на одной из средневековых гравюр можно увидеть судно, чью реконструкцию я и мои друзья хотим совершить.

Это полакр — быстроходный и маневренный парусник, родившийся на судоверфях итальянских морских республик в XV столетии.

Во время путешествия по дорогам Европы я рассказал своим друзьям историю, предшествующую появлению на средиземноморских торговых линиях надежных и крепких полакров. А началось все на севере Европы, где судостроители были вынуждены строить корабли более прочными, чем в Средиземном регионе. Наиболее крепкими судами тех морей были когги, строившиеся в городах Ганзейского союза.

Впервые когг упоминается в английских документах XIII столетия. В них говорится о коггах из Фрисландии и Висмара, которые по внешнему виду напоминают суда норманнов и фризов. Эти суда одномачтовые, рей несет большой четырехугольный парус. На мачте расположена большая марсовая площадка для наблюдателя. Управлялся когг одним или двумя рулевыми веслами, закрепленными на борту в корме. Корпус когга при малом отношении длины к ширине имел высокий борт; обшивка, как и у кораблей варягов, крепилась внакрой, когда верхняя доска перекрывает на треть нижнюю.

Киль корабля изготовлялся из одного куска дерева и переходил в круто поднимающиеся штевни в носу и корме. В позднем средневековье, кроме надстройки, в средней части судна были башенки-надстройки в носу и корме для размещения воинов и орудий. На мачте устанавливалась особая площадка — «воронье гнездо» — для лучников и арбалетчиков. Когги имели прочный стоячий такелаж и удобный для управления парусами бегущий такелаж.

Историки считают, что именно на коггах средневековые судостроители впервые вместо рулевого весла применили руль, закрепленный на ахтерштевне. Изменение расположения рулевого устройства имело огромное значение для развития



Памятник Роберу Сюркуфу

мореплавания: рулевому стало легче удерживать судно на курсе, увеличилась скорость движения корабля за счет уменьшения сопротивления воды. Очень важным было и то, что с заменой рулевого весла на руль с румпелем исчезло препятствие для увеличения водоизмещения судов.

Древнейшие изображения корабля, оснащенного рулем, обнаружены на алтаре в Винчестерском соборе в Англии и на городской печати города Эльбинга. Они относятся к 1180 и 1242 годам.

Но кому принадлежат суда, оснащенные рулями? Скорее всего это суда фризов, живших на побережье Северного моря.

Когги, попав в Средиземноморье, дали толчок развитию торгового мореплавания. Возможно, что и полакры унаследовали от них какие-либо черты. Если это так, то развитие торгового мореплавания в Средиземноморье обязано Северу.

Изображения полакров XVII — XVIII веков известны, меня же интересует более древний полакр XV— XVI веков, рисунок которого я так надеюсь увидеть в Венеции.

Дорога ровная и какая-то совершенно унылая тянется по низменности, то и дело преодолевая по мостам и акведукам небольшие реки и ручейки. Вдалеке за нами осталась водообильная река По, в древности называвшаяся Пад, длиннейшая река Италии, с которой греки связывали миф об Эридане.

После падения Фаэтона слезы его сестер струились с небес и падали в Пад (Эридан), превращаясь там в янтарь. Позже от римлян греки узнали, что сами живущие здесь племена считали свою реку не «янтарной», а «бездонной» (лигурийское название bodinus — бездонный. — **Прим.авт.**).

Мы едем по земле, которая издревле называлась Венетией по имени венетов, одного из могущественных племен, заселявших ее с I тыс. до н. э. Границы Венетии образованы извилистой рекой По и ее притоками на юго-западе, Альпами, подковой окружающими плодородную низменность, — на северо-востоке и Адриатическим морем. Римляне называли эту землю Gallia Gispadana, т.е. Галлией, лежащей по ту сторону реки Пад.

Помимо венетов, на западе и востоке Венетии жили кельтские племена цен-



Отлив в Гранвиле *Памятник Жаку Картье*

троманов и карнов. В I веке до н. э. по указу императора Августа (63 г. до н. э. — 14 г. н. э.) вместе с полуостровом Истрия (совр. Словения. — **Прим.авт.**) Венетия составила десятый регион Италии.

Во времена Римской империи эта область была одной из самых развитых, хотя климат здешних мест был влажный и жаркий. Страбон (64—63 гг. до н. э. — ок. 20 г. н. э.) писал: «Вся эта страна богата реками и полна болот, особенно же часть, занимаемая генетами (венетами. — **Прим. авт.**) Кроме того, эта часть испытывает воздействие моря. Ведь почти что только в этих одних частях нашего моря происходят явления, подобные океанским, и только в них наблюдаются похожие на океанские приливы и отливы, отчего большая часть равнины наполняется озерами с морской водой.

Равнина перерезана каналами и плотинами подобно так называемой Нижней земле в Египте, в то время как некоторые ее части осушены и обрабатываются, через другие, напротив, можно проехать на кораблях. Одни города здесь являются островами, другие же только частично омываются водой. Удивительно, насколько все города, которые лежат над болотами внутри страны, доступны при плавании вверх по рекам, в особенности же по реке Паду. Действительно, это самая большая река, которая часто наполняется от ливней и снегопадов; но так как она около истоков разветвлена на много рукавов, то образует глухое устье, труднодоступное для плавания».

Прошло две тысячи лет, а плодородная равнина, называемая теперь итальянцами Венеция Эвгенеа, остается влажной, испещренной водными артериями землей, часто подтопляемой взбухающими весенними разливами. Область разделена на семь провинций, возглавляемых крупными городами, наиболее известными из которых вот уже много веков остаются Падуя, Мантуя, Верона и Венеция.

Падуя — один из наиболее древних городов Северной Италии и существовал он еще при этрусках. Римляне называли этот город Патавий, и во времена Римской империи он был крупным центром ремесла и торговли. Если вернуться к «Географии» Страбона, то о Патавии он писал: «Патавий, наилучший из всех городов в этой части страны; при недавней переписи (14 г. н. э. — **Прим. авт.**) он



Гранд-канал — начало всех туристических маршрутов по Венеции

После долгой дороги по Европе наш экипаж прибыл в Венецию

насчитывал 500 всадников и издавна выставлял войско в 120 000 человек. Множество посылаемых на продажу в Рим разных товаров и всевозможной одежды также ясно обнаруживает, насколько многочисленно его население и как оно искусно в ремеслах. Патавий доступен для судов на протяжении 250 стадий (ок. 44 км. — **Прим. авт.**) от большой гавани вверх по реке, которая течет через болота. Гавань, как и река, называется Медоаком».

Город быстро разрастался, вплоть до нашествия варваров. Тогда жители его в поисках убежища влились в тот поток беглецов, который устремился на острова Венецианской лагуны.

Падуя и после римского владычества не раз переживала головокружительные взлеты и падения. После исхода падуанцев на острова Венецианской лагуны древний Патавиум запустел, а в 602 году лангобарды разрушили его до основания. В VIII веке город начал возрождаться из руин, но в 899 году его вновь разрушили венгры.

Современная история Падуи начинается в XI веке. В 1164 году город освободился от ига германского императора Фридриха Барбароссы и объявил себя свободной республикой. С этого времени Падуя стала быстро развиваться и богатеть и вскоре превратилась в один из тех центров свободомыслия, в которых закладывались основы культуры Возрождения. В 1222 году здесь был основан один из первых в мире университетов.

В конце XIII столетия город стал центром суконного и шелкоткацкого производства, а также узлом торговых связей между Венецией, Ломбардией и югом Италии. Демократия и самоуправление в Падуе сменились тиранией, торговля — военными действиями, в результате которых Падуя подчинила себе близлежащие города, в том числе и Виченцу, но и сама в 1406 году попала под влияние и была присоединена к Венеции.

В XIII—XIV веках в Падуе сложилась наиболее передовая в тогдашнем мире медицинская школа, ознаменовавшая свою деятельность необычайным прогрессом в области анатомии. Позднее — в XVI веке — здесь работали основоположники научной анатомии, величайшие ученые своего времени — Андреа Веза-



Венецианские дворцы *Гондольер*

лий и Габриеле Фаллопиа. Здесь некоторое время преподавал математику Галилео Галилей. В 1599 году в Падуанском университете учился основатель физиологии, открывший человечеству законы кровообращения, Вильям Гарвей.

Здесь же учились Коперник и Ариосто, поэт Бембо, историк Гвиччардини, драматург Гольдони. В окрестностях Падуи в небольшом селении Арква провел последние годы жизни и был погребен один из величайших поэтов Италии — Франческо Петрарка.

Войдя в состав Венецианской республики, Падуя участвовала во всех европейских войнах. Вместе с Венецией она в 1797 году попала под власть Австрии и только в 1866 году вошла в состав Итальянского государства.

В предрассветный час проехав по мощеным улицам древнего города, мирно спящего под развевающимися флагами Италии и Европейского союза, мы направились к цели нашего путешествия — городу-легенде Венеции… Но ошиблись на развилке дорог и вместо того, чтобы по широкой автостраде направиться в город-сказку, выехали на небольшую дорогу, которая вскоре привела нас на песчаное побережье, изрезанное небольшими бухтами, заливами и промоинами. Выдавшееся ужасно жарким лето осушило мелководье, которое теперь выглядело, как потрескавшееся от ветра и непогоды лицо старого моряка. Гиблые места…

Они всегда были гиблыми, зимой — болота, летом — потрескавшаяся, высохшая, песчано-глиняная суша. Только борьба за жизнь заставила людей поселиться в этих местах, оставив плодородную низменность.

А случилось это во времена опустошительного нашествия полчищ Аттилы на Римскую империю в V веке. Население равнин Венетии бежало под натиском гуннов в песчаники лагун Адриатического моря, туда, где их не могли достать конные орды варваров, для которых топи и болота были непроходимы. Уходя все дальше, племена венетов заселили и песчаные острова, положив тем самым начало современной Венеции. Писатель и политический деятель государства остготов Кассиодор (ок. 490 — ок. 575 гг.), описывая переселенцев, сравнивал их с морскими совами и говорил: «… они питаются одной рыбой и живут в крайней бедности. Единственный предмет их торговли есть соль»…



Маски насчитывают тысячи разновидностей   *В ожидании туристов*

Мы едем вдоль побережья, и вскоре должна показаться дамба, соединяющая материк с островом, на котором расположился величественный город. По дороге, кроме чахлой растительности и виноградников, нам ничего не встречается.

Прав был Кассиодор — небогатая земля; какие же титанические усилия нужно было приложить, чтобы создать город-государство, диктовавший свою волю в XIV—XV веках чуть ли не всему христианскому миру. Дорогу окружают виноградники. Их возделывают на этих землях не одно тысячелетие. Еще Страбон писал: «... свойства здешней виноградной лозы вызывают удивление. Ведь лоза произрастает на болотах и от этого быстро и обильно плодоносит, но зато погибает за 4 или 5 лет»...

А вот и дамба. Мы въезжаем в черту современной Венеции.



Каналы и мосты



Глава 2. *Венеция — владычица морей*

Чтобы попасть в центр Венеции, нужно проехать по мосту, соединяющему город с материком. Дамба и мост протянувшиеся на 4 километра, были построены в 1846 году. По мосту движутся и поезда, и автотранспорт. Автотранспорт добрался до венецианских кварталов только в 1932 году, и еще в конце XX столетия в Венеции жили люди, которые с гордостью заявляли, что никогда не пользовались услугами авто и поездов.

Знакомство с Венецией всякий приезжающий сюда начинает либо от городского вокзала Санта Лючия, либо с площади Рома, где ему приходится оставить свой автомобиль в гараже или покинуть туристический автобус. Дальше в этом городе пути наземному транспорту нет. Приезжий сразу же сталкивается с неповторимой особенностью Венеции, где улицы так узки, а каналов и особых ступенчатых мостов так много, что не только автомобили, но даже мотоциклы и велосипеды тут совершенно неприменимы. Путешествовать по Венеции можно либо пешком, либо по каналам в гондоле, что недешево, или на моторных катерах и паромах, что доступнее, хотя менее экзотично.

Мы ставим машину в 9-этажном гараже, с крыши которого открывается удивительный вид на город. Прямо под нами начинает извиваться Гранд-канал, являющийся центральной транспортной артерией. Он пересекает Венецию наподобие перевернутого слева направо латинского «S». Его ширина колеблется от 30 до 70 метров, а глубина не превышает пяти метров. Издавна этот канал был главным парадным проспектом Венеции, и его до сих пор обрамляют прекрасные дворцы, когда-то принадлежавшие венецианским патрициям.

Многие здания увенчивают колонны печных труб, являясь архитектурным украшением и без того вычурных ровных, покатых и стрельчатых крыш и куполов храмов. Мозаичная черепица играет всеми цветами радуги на ослепительном солнце. Даже находясь в плохом настроении, не можешь оторвать взгляд от этого

торжества света и человеческого гения, вылившегося в создании такого причудливого феномена, как крыши зданий. Вроде бы, кто их видит? Главное — фасады. А нет! Именно крыши обращены лицом к небу, а значит, к Богу. Немало в Венеции кварталов, где пыльные, растрескавшиеся фасады самих зданий могли бы позавидовать их крышам. Но было ли так всегда?

По преданию, возникновение Венеции относят к 491 г. н. э., когда под натиском гуннов жители Аквилеи, Червиньяна, Патавиума переселились на острова Градо, Торчело, Мурано, Маламоко, а затем обосновались вокруг Риальто.

В те далекие времена острова имели совсем другое обличье — песчаные, чуть выступающие над водой холмы, испещренные тысячами промоин. Пройдет много столетий, прежде чем зыбкую почву островов люди укрепят неисчислимым количеством свай из далматинского леса и построят многочисленные дома, дворцы и церкви из камня, вывезенного с побережья Адриатики. Часть свай из лиственницы была доставлена сюда из России. Их и сейчас считают самыми надежными.

В VI-VII веках на островах складывается провинция с местным самоуправлением, зависимая от Равенны. Равенна выражала интересы и была оплотом Византии в Италии. В 697 году был избран первый дож Венеции. С 812 года Венеция вошла в состав Византии.

В начале IX века правительственная резиденция провинции разместилась на островах Риальто, где и начал развиваться город, получивший впоследствии название Венеция.

С этого времени начинается тысячелетняя история Венецианской республики под эгидой святого Марка, провозглашенного в ту пору ее покровителем.

В X веке Венеция обретает самостоятельность и превращается в купеческую республику, вся власть в которой сосредотачивается в руках патрициата, разбогатевшего на посреднической торговле, пиратстве, захвате и эксплуатации колоний на Балканском полуострове и в Восточном Средиземноморье. Мощный флот надежно охраняет богатства Республики.

Венецианские мореплаватели предпринимают смелые походы в Константинополь и Александрию, проникают в Черное море и к берегам Марокко. Во вто-



Знаменитый рыбный рынок — Пишерия ***Ширина каналов***

рой половине XIII века венецианец Марко Поло совершает путешествие в Монголию и Китай, а на обратном пути после служения у двух китайских императоров возвращается на родину, побывав в Средней Азии и Индии. (Карта известного мира по Марко Поло. См. приложение 6). Братья Зено открывают путь в Исландию и Гренландию. Венеция постоянно торгует с Северной Европой, но основные ее интересы устремлены на Восток. В XII веке венецианцы захватывают обширные территории в Далматии, а после того как в 1204 году дож Энрико Дандоло умело направил крестоносцев против Константинополя и стал фактическим хозяином возникшей на развалинах Византии Латинской империи, позиции венецианцев на Востоке стали особенно прочными...

Оставив гараж, мы проходим мимо центрального входа в железнодорожный вокзал (почему-то мне с радостью подумалось, что он чем-то похож на наш Одесский вокзал; нет, не архитектурой, конечно, а тем, что он, как и наш, тупиковый, а дальше только море...) и быстро находим стоянку небольших квадратных паромов, осуществляющих перевозку венецианцев в черте города и на соседние острова. Неказистый, но юркий трудяга принимает на борт толпу туристов и на хорошей скорости начинает движение по Большому каналу, лишенному набережных и обрамленному поднимающимися прямо из воды дворцами.

Я не в первый раз в Венеции и могу служить гидом для своих друзей, к тому же у меня под руками отличный экскурсионный план, который каждый турист абсолютно бесплатно может получить как на вокзале, так и в турбюро, находящемся прямо в гараже.

На левом берегу показывается трехэтажный дворец Вендрамин-Калерджи, построенный в конце XV века. Облик этого дворца впечатляет. Его фасад как будто парит над каналом. Особую легкость ему придает нежный тон мраморной облицовки и удлиненность колонн. В стеклах окон отражается и поблескивает плещущаяся в канале вода, подчеркивая иллюзорность архитектуры Возрождения.

Дальше по каналу расположены непрерывной чередой дворцы XII — XVIII столетий. Соседство зданий различных эпох и архитектурных стилей не портит общую картину. К какому бы времени ни относились эти дворцы, в их облике



и улиц иногда не превышает метра-двух *Гондолы*

всегда ощущается стремление архитекторов связать здания с окружающей средой, в которой преобладает воздух и вода. А удается им это за счет орнаментов, которые украшают фасады больших окон, открытых балконов, стройных колонн.

Каждое здание — это гимн воздуху и воде. Рельефы фантастических масок, украшающих порталы дворцов, и широкие лестницы, спускающиеся прямо в воду каналов, только подчеркивают это.

Ступени лестниц источены временем, они как бы соединяют прошлое с будущим. Там, глубоко в воде, тот мир, откуда мы пришли и куда уйдет наше бренное тело. Здания — наша жизнь, а выше — удивительное небо, куда, пройдя все испытания, уйдет вечная душа.

Паром замедляет ход и ненадолго швартуется, выпуская и впуская на борт туристов. Я смотрю на деревянные сваи, поддерживающие небольшой причал. Они покрыты колышущейся от легкой зыби зеленой тиной, среди которой нет-нет, да и покажется маленький юркий краб или смело нырнет под борт парома небольшая рыбешка.

Поодаль по краям лестниц виднеются окрашенные в разные цвета столбы с кольцами для швартовки гондол. Раньше их украшали традиционные газовые фонари. Сейчас их заменили электрические светильники, освещающие канал по вечерам. С их появлением пропала некая загадочность, но дворцы так же прекрасны, и все так же днем и ночью отражаются в воде их фантастические очертания.

Паром идет дальше, с шумом разрезая воду своим тупым носом. Канал начинает поворачивать вправо. Все новые здания открываются взору, удивляя своим разнообразием. Ловлю себя на мысли, что здесь совершенно нет растительности, но она и не нужна. Деревья и трава здесь неуместны. Сами здания своим декором заменяют стволы растений, а зеленые и голубые оттенки воды в каналах — цвет листвы.

На левом берегу виднеется будто сотканное из серебристых нитей так называемое Ка д'Оро, прекраснейший памятник венецианской готики. Изящество его мраморных открытых лоджий не имеет себе равных. Некогда его фасад был расписан, а некоторые детали позолочены (отсюда и название дворца: Ca D' Oro — золотой



Величественный собор Сан-Марко

дом. — **Прим. авт.**). Как и многие дворцы в Венеции, сейчас он готовится к реставрации.

Дальше по правому берегу виднеется так называемая Пешериа — рыбный рынок, аркады которого имитируют формы готической архитектуры. Уже с канала видны горы рыбы, осьминогов, моллюсков, огромных красных омаров, загромождающих прилавки.

Как-то я побывал здесь вечером, когда ничто не напоминало о торговом ажиотаже первой половины дня. Мощные колонны, поддерживающие свод, больше напоминали основание, на котором должен был разместиться шикарный дворец, а не обычный рынок. Такова уж Венеция; иногда обычное функциональное здание выглядит, как дворец, а здание, в котором жила знаменитость, с трудом найдешь в лабиринте каналов и улиц. Например, мне стояло немалых усилий найти дом, в котором провел свои последние годы Марко Поло.

Канал поворачивает вправо, открывая вид на старейший (до конца XIX в. — единственный. — **Прим. авт.**) мост через Большой канал — знаменитый Понте Риальто.

Через канал переброшена стремящаяся в небо единственная арка-мост, длина которой равна сорока восьми метрам, а ширина превышает двадцать два метра.

Мост Риальто — это оживленная торговая улица. По краям его построены лавки ювелиров и торговцев сувенирами, а сам район Риальто — колыбель Венеции. Здесь на самой высокой части острова, посреди лагуны, возникли первые поселения беженцев с континента. Впоследствии этот район стал одним из важнейших торговых центров города.

Рядом с мостом находится ныне совершенно перестроенное подворье немецких купцов — Фондако деи Тедески, фасад которого некогда украшали фрески Джорджоне и Тициана. Напротив, на правом берегу канала, в тяжеловесном здании, окна которого защищены массивными решетками, находилось казначейство Республики.

За мостом на левом берегу в середине XVI века прославленный архитектор Сансовино воздвиг дворец Дольфин, в котором скончался последний дож



На каналах всегда многолюдно

Венеции, низложенный Наполеоном.

С находящимся поблизости палаццо Фарсетти, построенным в XII веке в романо-византийском стиле, связано имя дожа Дандоло — выдающегося полководца и дипломата, руководившего в 1204 году взятием Константинополя крестоносцами.

Вновь поворачивает Большой канал, открывая все новые и новые виды. Вот на левом берегу три дворца Мочениго. В первом жил в 1592 году Джордано Бруно, которого Мочениго выдал венецианской инквизиции, в течение нескольких лет державшей великого итальянского ученого и философа в страшной тюрьме под свинцовой крышей Дворца дожей.

Во втором дворце жил в начале XIX века великий английский поэт Байрон. Из-за домов правого берега виднеется высокая квадратная колокольня прославленной церкви Фрари. Широкая гладь канала отражает стройный и пышный фасад палаццо Редзонико — одного из самых роскошных зданий Венеции.

Уже от палаццо Редзонико виден впереди третий мост, переброшенный через Большой канал, рядом с которым в здании старинного монастыря помещается основная при Наполеоне в 1807 году Венецианская Академия. Ее галерея обладает исключительным по значению собранием венецианской живописи XIII — XVIII веков.

Все круче поворачивает влево канал. Наш паром разминулся с двумя своими собратьями и прошел под ажурной аркой деревянного моста Академии. Вынырнув из-под деревянного свода, внимание туристов привлекает огромный белый купол церкви Санта Мария делла Салуте — величественного и причудливого сооружения венецианского барокко. Плафон в ризнице украшают картины Тициана.

Вокруг церкви по обеим берегам канала находится еще несколько дворцов, в том числе Контарини Фазан — дворец, с именем которого молва издавна связывает имена Отелло и Дездемоны.

За мостом Академии канал начинает быстро расширяться. И наконец сплошная череда дворцов расступается: впереди широкая гладь Бачино ди Сан Марко — гигантской водной площади посреди города. Восхитительное зрели-



Самый большой венецианский мост — Риальто —

ще. По водной площади снуют десятки лодок, катеров, паромов и гондол. Иногда кажется, что сами здания вынырнули из воды. Низкие набережные сливаются с кромкой воды, и украшающие их здания будто плывут по лагуне, залитые светом и окутанные легкой дымкой насыщенного влагой воздуха.

После тесноты канала открывается необозримый простор, границы которого отмечены прекраснейшими зданиями. Слева виднеются серая аркада прославленной Библиотеки Сената и розоватый, издали кажущийся необычайно легким силуэт Дворца дожей. Над ними царит огромная колокольня собора св. Марка, стены которой выложены светло-коричневым кирпичом, а вершина увенчана зеленой кровлей.

Справа на стрелке острова расположено приземистое здание морской таможни. Его фасад, суживающийся вперед и увенчанный низкой башней со скульптурной группой на верхней части, напоминает нос венецианской боевой галеры, устремившейся в синеву расстилающейся вдали Адриатики.

За таможней — вход в очень широкий канал Джудекку, через который теперь проходят в венецианский порт крупные морские корабли. Напротив Дворца дожей, на маленьком островке высится самое прекрасное творение венецианского архитектора Андреа Палладио — церковь Сан Джорджио Маджоре. Необычно красива она и по цвету: белоснежный мраморный фасад, светло-коричневая колокольня с белым верхним ярусом и светло-зеленой кровлей, зеленоватый купол.

Паром, огибая идущие навстречу суда, устремляется к небольшому причалу, вокруг которого приютились десятки красавиц-гондол. Прямо с причала мы попали на центральную площадь Венеции, которую венчает не только собор св. Марка, но и необыкновенной красоты колонна, увенчанная львом — символом Владычицы морей.

На площади невообразимое количество людей. Это неудивительно. На календаре конец августа. Время от времени над площадью, устремляясь вверх, взлетают тысячи голубей, символ современной Венеции. Эти птицы беззастенчиво пикируют вам на голову, садятся на плечи, руки и требуют семечек, которые здесь же продают ловкие торговцы. Жарко, и окруженная аркадой зданий площадь рас-



это целая сеть миниатюрных ювелирных и сувенирных магазинов

калена до предела. Гомон, топот, шум огромной многоязычной толпы висит над центром.

Я ищу объявление о выставке, о которой узнал еще в Бресте. Она проходит в одном из залов Дворца дожей и называется «Генуя — Венеция — 300 лет противостояния».

Оставив друзей, покупаю билет и с удовольствием вхожу в прохладные залы.

Выставка, которую я посетил, рассказывала о непрекращавшейся борьбе за власть между республиками-соперницами.

Генуя с древнейших времен была главным поселением Лигурии и в начале III века до н. э. была покорена Римом. Начав развиваться как торговый центр раньше Венеции, она, как и многие города Римской империи, претерпела взлеты и падения.

Во времена раннего средневековья город последовательно находился под властью остготов, Византии, лангобардов и франков. После распада в IX веке империи Каролингов Генуя стала маркграфством во главе с маркграфом, которому принадлежали в городе все верховные права. К концу IX века в результате борьбы горожан Генуя освободилась из-под власти маркграфов, однако перешла под власть епископа. В 806 году она была уже настолько сильна, что отвоевала у сарацин остров Корсику и этим прекратила разбойничьи набеги сарацин на лигурийское побережье. Позже, соединившись с Кастилией, генуэзцы помогли испанцам отвоевать у мавров Альмиру и Тортози.

Начиная с X века значение Генуи возросло, главным образом, благодаря торговле с Францией, Северной Африкой, Палестиной и Сирией. Начало ее морской и колониальной мощи, впрочем, как и ее соперницы Венеции, положили Крестовые походы, в особенности первый поход: за помощь крестоносцам, которым Генуя предоставила свой флот, она получила в начале XII века торговые привилегии и кварталы в Иерусалиме, Антиохии, Яффе и других городах. Эти территории стали ее первыми колониями и центром посреднической торговли между Западом и Востоком.

Не раз генуэзцы нападали на Тунис и Марокко, где скрывались разбойники, в наказание за их пиратство и наносили им чувствительный вред. В первой



Виды Венеции

половине XII века по просьбе папы Евгения Генуя послала на помощь королю Кастильскому довольно значительный флот из 63 галер и 160 других кораблей, которые помогли испанцам в борьбе с маврами. Употребляя все возможные усилия для расширения своей торговли и улучшения судостроения, Генуя учредила торговые конторы не только на берегах Азии, но и в Африке.

В XII веке Генуя захватила все лигурийское побережье. Большой приток в город феодалов, связанных с торговлей и слившихся с наиболее влиятельными купеческими фамилиями, привел к образованию высшего слоя городской аристократии, в руках которой сосредоточилась вся полнота власти.

Формально власть принадлежала так называемой «Компании» — союзу мужчин в возрасте от 16 до 70 лет, способных носить оружие, а фактически — исполнительному органу «Компании» — коллегии консулов и Сенату, состоявшим из представителей купечества и патрициата. Рост объемов торговых операций, развитие ремесел, в первую очередь кораблестроительных верфей, не могли не привести к столкновению интересов Генуи и Венеции.

Формальным поводом к открытию военных действий было преследование пиратства, поощрявшегося как одной, так и другой стороной. Пиратов поддерживали все ветви сменявшейся в Генуи власти. Так, в 1217 году коллегию консулов и Сенат в Республике сменяют подестой — главой исполнительной и судебной власти, избираемым на короткий срок — от 6 месяцев до 1 года, как правило, из иногородних или иностранных граждан, деятельность которых контролировалась советом, состоящим из представителей знати.

В 1257 году генуэзцы подняли восстание и изгнали подесту, учредив должность пополона — капитана народа. Первым народным капитаном Генуи был избран Гульельмо Бокканегра, обладавший почти диктаторской властью. Именно при нем пиратство генуэзцев получило молчаливую поддержку.

Оказав византийскому императору Михаилу Палеологу помощь в утверждении его власти, генуэзцы получили доступ к проливам Дарданеллы и Босфор, что имело своим следствием развитие торговли в Черноморском регионе. Это не могло не беспокоить Венецию, терявшую свои привилегии. Не вступая в



открытую борьбу, генуэзцы на словах преследовали пиратов, на деле же поддерживали нападения на венецианские караваны.

Венеция, в свою очередь, преследовала генуэзских пиратов и однажды захватила одного из отважнейших морских разбойников, от которого венецианцы получили достоверные сведения о том, что за пиратскими действиями генуэзцев стоит Сенат Республики. Этого обстоятельства было достаточно для возбуждения военных действий.

Венецианский флот настиг генуэзский близ острова Крит и разбил его. Обстоятельство это послужило поводом к кровавой войне — войне за преобладание, в которой Генуя выставила 84 галеры, 30 больших судов и 130 транспортов, а в 1293 году снарядила 120 галер по 220 солдат на каждой и стала угрожать Венеции.

Противостояние окончилось в 1298 году, когда Генуя одержала над Венецией победу при Курцоле. Плодом многолетних военных действий стал договор между республиками, по которому ни один венецианский корабль в течение 13 лет не должен был плавать по Черному морю и приходить в Константинополь.

Закрыв Венеции Черное море, генуэзцы, пользуясь союзом с Грецией, приобрели на его берегах значительные владения, основав ряд колоний. Остатки этих колоний и до сего времени встречаются в Крыму, на берегах Черного и Азовского морей.

Генуя, как и Венеция, имела свои законы для мореплавания и между прочими законы для корсаров, пиратов, которые выполнялись не всегда, о чем может говорить история противостояния морских республик.

В 1351 году война между Венецией и Генуей возобновилась. Генуя потерпела поражение при Киодже в 1380 году. Ее силы были сломлены, и соперница восторжествовала.

На выставке в Венеции было предоставлено много документов тех далеких времен: декреты, указы дожей и капитанов, чертежи судов и планы баталий. Были здесь и картины, изображавшие морские битвы и модели кораблей той далекой эпохи. Я, конечно же, искал на картинах изображение полакра и нашел его на небольшой гравюре: маленький, неприметный парусник на фоне больших галер.



Виды Венеции

Гравюра была такой маленькой, что сфотографировать ее не было никакой возможности. На счастье, у меня с собой был блокнот и карандаш. Эскиз вышел неточный, но и сама гравюра не была детальной. Спасибо и на этом. Это первое изображение, которое мне удалось найти.

Чтобы там ни говорили, а маленький парусник, этот малоизвестный труженик, был типичен для своего времени, несмотря на то, что Генуя и Венеция были передовыми морскими государствами. Генуэзские корабельные мастера соперничали с венецианскими судостроителями, отличавшимися также искусством придавать изящные формы своим судам. Но таковые были исключением.

Торговые же суда в основной своей массе строились простыми и неказистыми, как увиденный мною полакр.

Я вышел из дворца. Мои друзья кормили с рук голубей. Площадь святого Марка бурлила, как и раньше. Перед зданием собора развивались огромные флаги, символизирующие могущественное прошлое Республики. Флаги были подняты на бронзовых мачтах, постаменты которых украшены рельефами и орнаментом. Отлитые и воздвигнутые в начале XVI века, они предназначались для знамен города и его заморских владений. И сегодня рядом с красно-бело-зеленым государственным флагом Италии развевался темно-малиновый стяг Венеции, на котором золотом выткано изображение крылатого льва, а на третьей мачте красовалось особое знамя венецианского кардинала-патриарха.

После каналов и узких улочек Венеции площадь Сан-Марко особенно поражает своими размерами. Кстати, только одна она из всех многочисленных площадей города и удостоена венецианцами наименования «Piazza», которое будто присвоено ей как особый титул. В быту венецианцы так ее и именуют, не прибавляя названия.

Пьяцца имеет несколько скошенную на север трапециевидную форму. Ее длина равна ста семидесяти пяти метрам, ширина в западной части — пятидесяти шести, в восточной — восьмидесяти двум метрам. С северной стороны ее обрамляет кажущийся бесконечным трехэтажный, оформленный аркадами фасад Старых Прокураций. В 1584 году на южной стороне площади воздвигнуто здание



На площади перед собором Сан-Марко всегда можно покормить голубей

Новых Прокураций. Замкнувшие площадь с запада, аркады Фаббрикке Нуове окончательно придают этому ансамблю сходство с огромным двором.

Поразительное стремление ввысь всей площади исходит от громадной 99-метровой колокольни, возвышающейся в ее юго-восточной части. Колокольня строилась и перестраивалась начиная с 888 года. В 1517 году Бартоломео Бон Младший завершил ее открытой смотровой площадкой и навершием. Старое здание колокольни обрушилось в 1902 году. В 1912 году колокольня была восстановлена и сегодня привлекает к себе толпы туристов, ожидающих своей очереди, чтобы подняться наверх.

Собор святого Марка замыкает Пьяццо. Оторвавшись от стены нового здания Прокураций, мы перешли в тень собора. Солнце жгло немилосердно, и здесь, под его сводами, было чуть прохладнее. До чего же прекрасное здание! Оно было построено в 1073—1095 годах на месте древнейшей базилики, погибшей при пожаре. Строителями его были, видимо, византийские архитекторы, которым постройка обязана своим планом в форме равноконечного греческого креста и пятью куполами.

Работы по завершению и отделке церкви затянулись вплоть до XV века. Немудрено, что теперешний ее фасад самым фантастическим образом сочетает в себе элементы византийской и готической архитектуры. Каждое поколение стремилось украсить собор.

Его обступили десятки колонн из ценных пород камня, похищенные венецианскими торговцами и крестоносцами из Африки и Азии. Их наскоро подгоняли к уже имевшимся архитектурным формам. Собор обрастал этими часто лишь приставленными рядом и ничего не несущими украшениями, скрывавшими его первоначальную конструкцию.

В начале XIII столетия, после взятия Константинополя, фасад увенчала четверка бронзовых позолоченных коней античного происхождения, которая некогда украшала триумфальную арку Нерона в Риме, затем триумфальную арку Константина в столице Византии, где в 1204 году досталась Энрике Дандоло в числе военной добычи.



Виды Венеции

В XIV веке фронтоны верхнего яруса фасада собора обрели сложное готическое оформление. Собор св. Марка стал своеобразным музеем, дарохранителем веков, который в окружении ренессансных зданий кажется чем-то совершенно фантастическим. Странно, но эта варварская пышность декоративного убранства вполне гармонично завершает строгую площадь. Если внимательно приглядеться, то почти в каждом венецианском архитектурном ансамбле переплетаются рационализм Запада и элементы фантасмагорий и сказок Востока.

Отдохнув под сводами церкви, мы вновь вышли под лучи палящего солнца. Слева, на краю набережной, высились установленные в далеком XII столетии колонны, которые были вывезены из Египта.

На их капителях установлены мраморное изваяние св. Феодора и отлитый в Византии бронзовый крылатый лев св. Марка — эмблемы церкви и Венецианского государства, о котором я уже упоминал. В середине века между этими колоннами было место казни, и до сих пор суеверные венецианцы избегают проходить между ними, и не только они. Мы тоже обогнули колонну со львом слева и обошли Дворец дожей.

Дворец в еще большей мере, нежели собор св. Марка, привлекает прекрасной фантастичностью своего облика.

Его южный фасад, обращенный к лагуне, восходит к первой половине XIV века, а аналогичный западный, выходящий на площадь, был закончен между 1424 и 1442 годами. Первый ярус обоих фасадов оформлен мощной аркадой, опирающейся на приземистые колонны. Я с удовольствием спрятался под ней от ужасного солнца, а мои друзья направились вглубь города. Оставшись один, еще раз взглянул на колонны, поддерживающие дворец, и на мгновение мне показалось, что огромная тяжесть здания глубоко вдавила их в землю.

Дворец дожей — лучший образец особой, ни на что не похожей венецианской готики. Венецианцы удержали из готического стиля не конструктивность, а проявившийся в готике декоративизм, стремление к праздничной пышности, восточным привязанностям. Не случайно стрельчатые арки Дворца дожей по-восточному чуть стянуты у оснований, а над колоннами лоджии второго этажа про-



Подготовка к маскараду

деланы круглые окна, часто встречавшиеся в восточных сооружениях.

Большие пышно украшенные ворота открывают доступ во двор Дворца дожей к лестнице гигантов, получившей это наименование потому, что на ее верхней площадке установлены огромные скульптуры — Марс и Нептун, символизирующие морское и военное могущество Республики.

Парадные залы дворца, куда поднимаешься по Золотой лестнице поражают своим декоративным убранством. Большинство из них сохранило тот вид, который придан им в последней трети XVI века, после пожара 1577 года. Во дворце огромное количество аллегорических и исторических картин, покрывающих стены. Подчас обилие украшений и особенно этих помпезных картин придает интерьерам оттенок безвкусной пышности.

Каждый из залов имеет определенное назначение: в одном заседал Сенат, в другом происходили приемы послов, в третьем собирался Большой Совет. В одном из небольших залов, расположенных в восточной части, заседали члены исполнявшего высшую судебную функцию Совета Десяти и инквизиторы. Отсюда осужденных уводили либо в камеры, расположенные под свинцовой крышей дворца «под пломбами», либо в построенное на набережной лагуны слева от дворца здание тюрьмы. Иногда после суда виновных вели прямо на казнь.

Выйдя из дворца, я прошел по набережной и поднялся на небольшой мост, с которого был виден «Мост вздохов». Он соединяет два здания, нависая над каналом, впадающим в лагуну, и полностью закрыт. Это и есть тот самый страшный переход из здания дворца в здание тюрьмы. Сквозь каменные решетки окон этого сооружения на мгновение можно было видеть сияющую гладь лагуны и далекий силуэт Сан Джорджио. Многие видели это последний раз в жизни. Немудрено, что мост получил название «Мост вздохов».

Смотря на удручающий переход, я вспомнил мрачные узкие коридоры тюрьмы, маленькие низкие камеры, вся меблировка которых состояла из грубой деревянной скамьи. Источенные временем лестницы ведут вниз. Там, ниже уровня воды лагуны — самые страшные камеры, сырые, лишенные света, с затхлым неподвижным воздухом и вечной давящей тишиной.



Мост вздохов

После роскоши залов дворца, после прекрасного вида на лагуну особенно страшно ощутить себя узником таких подземелий. Слава Богу, времена изменились, человечество стало более гуманным даже к тем его гражданам, кто преступает закон.

Отвернувшись от «Моста вздохов», я повернулся лицом к лагуне. Над ней парило, вода несла на себе лиловый оттенок. Как все это не гармонировало с той чудесной лагуной, которую я видел здесь однажды. Было это в одно из посещений города в апреле или мае. Сегодня же над городом повисло знойное влажное марево — сирокко — удушливое дыхание Африки. Жар в такие дни не спадает и ночью, не шевелится гладь лагуны, воздух тяжелый, липкий висит безжизненной массой, а город превращается в гигантскую парильню. Так продолжается несколько дней, а затем внезапно налетает ветер, приносящий грозу, поднимающий волну, а иногда и смерчи в обычно тихой лагуне.

В этом году таких дней, на удивление, много. Венецианцы жалуются на нестерпимую жару. Совсем другое дело весна. В апреле воздух над городом прозрачен и чист, вода лагуны — голубая. Дворцы и здания видны отчетливо. Кажется, они излучают мягкий свет, подчеркивая четкость и законченность архитектурных форм. В такие удивительно светлые дни далеко за Венецией видны горные вершины, отрезанные от оснований облаками. Они как бы парят в воздухе. Во время отливов обнажаются многочисленные отмели, и рыбаки спешат к ним, чтобы собрать моллюсков, маленьких осьминогов, множество креветок.

Сегодня все по-другому. Воздух наполнен испарениями, непрозрачен, желтоват и тяжел. Вода лагуны лиловая, иногда с сиреневатым оттенком. Немилосердное солнце заставляет меня вновь укрыться в тени зданий.

Рассмотрев план, я кратчайшим путем решил добраться к Арсеналу — святая святых средневекового могущества Республики. Здесь в свои предыдущие посещения я не был и очень хотел увидеть своими глазами ту военную мощь, которую представляла собой Венеция, сокрушившая своего извечного врага — Геную в далеком от нас XIV столетии.

Если мне повезет, то, возможно, я найду в Арсенале еще какое-нибудь



Каналы и здания в Венеции не всегда бывают праздничными

свидетельство о существовании полакров.

Арсенал находится почти на самой оконечности острова. Это ряд зданий, использовавшихся в средневековье как оружейные склады, затоны и причалы, на которых строились корабли Венеции. Исследователь морской истории Николай Боголюбов писал: «Венецианский Арсенал состоял не из одних запасов оружия и военных материалов. Он заключал в себе доки, где производились исправления и вооружения военных судов, необходимых для службы Республики. При надобности она брала купеческие суда и употребляла их на свои нужды. Так, например, Венеция посылала их во Фландрию, Англию и другие страны.

Арсенал этот, значительно разграбленный французами при Наполеоне I, интересен как музей и в настоящее время для истории флота и артиллерии. Он был основан в XII столетии.

Интересующийся может видеть в нем модели галер, галеонов, галеасов и других судов, употреблявшихся в средние и новейшие времена. Также найдет он там биремы и триремы античности. В нем же хранится бомбарда, уцелевшая от сражения при Киодже между Венецией и Генуей в 1379 году. Это короткий цилиндр большого диаметра, составленный из кованных железных полос, покрытых досками, связанными железом и веревками. Там же хранятся «органы» — орудия вроде картечниц, которые в XV— XVI столетиях ставили на корме галер для усмирения экипажа, если возникал бунт, что случалось нередко, так как гребцы составлялись из пленных и каторжников».

Невысокое, как будто вросшее в землю здание Арсенала превращено сегодня в один из популярнейших музеев. Где, как не здесь, можно встретиться с военным прошлым Венеции, и не только Венеции, но всего Средиземноморья. Различные виды оружия, латы, старинные карты и множество моделей боевых кораблей…

Сознавая в создании сильных флотов главное свое могущество, Венеция построила морской Арсенал, приложив недюжинные усилия в организации судостроения, обратив особенное внимание на усовершенствование галер как самых сильных и быстрых боевых судов того времени, прозванных королевами средне-



Морские праздники берут свое начало в далеком средневековье

вековых флотов. Были усовершенствованы и изменены как конструкция корпуса, так и рангоут и вооружение. Для охраны своей обширной морской торговли Республика устроила морские посты, а для порядка в управлении флотами изданы были законы, определявшие правила снабжения судов командами, боевыми и хозяйственными припасами. Меры оказались столь действенными, что вскоре Венеция стала сильнейшим государством на Средиземном море.

Галеры появились в VII веке, а в 774 году Венеция могла уже дать Карломану 24 галеры для осады Павии, а с 1095-го она приняла участие в Крестовых походах, посылая на Восток свои флоты и войска. В это же время Республика становится грозой для мавров и норманнов, охраняет Далматию и Албанию от вторжения венгров.

В третьем Крестовом походе дож Дандоло содействует взятию Константинополя. Помощь его считалась настолько важной, что Балдуин граф Фландрский, избранный восточным императором, уступил Венеции острова в Эгейском море, главным из которых был Крит, и часть полуострова Пелопоннес.

Венеция приобрела также остров Кандию и стала господствовать во всем Эгейском регионе. В XIII веке она одержала полную победу на море над Фридрихом Барбароссой и распространила свое влияние на весь Ближний Восток. В 1428 году ей удается присоединить к себе Тревизу, Падую, Брессану. Этот период был самым блестящим для Венеции, ей принадлежало почти все побережье Адриатического моря, острова в Ионическом и Эгейском морях, на материке ее владения доходили почти до истоков Рейна, на юге до реки По, а на северо-востоке почти до реки Дравы.

Торговля в это же время достигла наивысшего расцвета. Не пренебрегая ради наживы ничем, венецианцы торговали даже невольниками. Занимателен тот факт, что владыки католической церкви, запрещая торговать христианам с мусульманами, не только не запрещали торговлю рабами, но даже ее поощряли.

Побывав однажды в Венеции, я видел пышное и очень красивое празднество, в котором принимала участие небольшая галера, уменьшенная копия знаменитого венецианского «Буцентавра», той самой галеры, которая была символом



Уменьшенная копия «Буцентавра»

могущества Республики. История гласит, что в 1177 году папа Александр III, узнав о победе, одержанной Оттоном над Фридрихом Барбароссой, вышел на большой галере из Венеции и встретил победителя. В честь торжества галера была богато расцвечена флагами и на корме имела трон, поставленный на возвышении, на котором восседал глава церкви.

Галера эта была отнесена к типу, носящему название буцентавра или кентавра, изваяние которого украшало нос галеры.

Первая галера-кентавр была построена не с целью торжества, получившего название regia (буцентавр — не было именем собственным, а было нарицательным. — **Прим. авт.**), а принадлежала целой эскадре галер известного типа, подтверждением чего служат распоряжения венецианского Сената, составлявшего эскадры из буцентавров, которые посылались для преследования пиратов и защиты от них купеческих судов.

Но после торжеств «Буцентавр» стал среди галер кораблем особого рода, благоговейно сохранявшимся Республикой несколько столетий.

Я долго не мог оторвать взгляд от прекрасной модели, хранящейся в Арсенале. Конечно, его небольшая современная копия, участвующая в венецианских праздниках, лишь тень того роскошного корабля, на котором ежегодно дож выезжал на середину лагуны и опускал в воду кольцо, символизирующее обручение Республики с водной стихией. Во время этого праздника все граждане просили у моря процветания и спокойствия. Настоящий «Буцентавр» был более 40 метров в длину, 6 метров в ширину и управлялся 46 веслами.

Каждым веслом гребли стоя 4 гребца. Над ними был сооружен помост, на котором находились сиденья для свиты дожа. Сам дож помещался в корме на богато устроенном троне. Исторические хроники свидетельствуют, что «Буцентавр» был тяжелым кораблем, не отличавшимся скоростью, но нес роскошное убранство и имел прекрасные скульптурные изваяния на корме и носу; последний оканчивался двумя таранами, устроенными один над другим. К сожалению, «Буцентавр» был сожжен солдатами наполеоновской армии во время оккупации города.

Кроме воспоминаний о победе над Барбароссой, современные праздники



Праздник продолжается целый день, но вечереет, и жизнь на площади

имеют более серьезное значение: поддерживать уважение и любовь к морю в морском сословии. Как века назад, так и сегодня празднования сопровождают гонки на гондолах. И победителю вручается приз — лавровый венок. Ранее его вручал сам дож Венеции.

Сегодня мы рассматриваем гондолы, как туристические суда для прогулок на каналах. Но в прошлом эти гребные лодки употреблялись для сообщения больших судов с берегом. Их поднимали во время походов на галеры, подобно тому, как и в настоящее время поднимают на корабли спасательные катера и шлюпки.

Рассматривая в Арсенале модели галер, я был поражен их разнообразием. Варьировались не только размеры судов но и их архитектурные формы. Исторически доказано, что как тип эти гребные суда появились в Венеции в VII веке. Прототипом для их создания стало римское гребное судно — либурна. Нам неизвестно, как выглядели первые из строящихся галер, даже само название этого типа судов остается до конца не выясненным.

Одни исследователи считают, что слово Galee происходит от Galea, что означает «шлем», другие, в том числе и средневековый историк Филипп Пигафет, считают, что название это происходит от греческого Gaxaia, а так называлась порода рыб (рыба-меч. — **Прим. авт.**). Итальянцы называют эти суда Spada, указывая на длинный и острый нос корабля. Как бы ни было, но, появившись в VII веке, галеры просуществовали во флотах всех морских держав более тысячи лет.

Документы, представленные в Арсенале, указывают, что галеры различались по числу сидений и числу гребцов на каждом сидении. Так, были галеры, имевшие от 20 до 40 сидений на стороне. Наиболее известные, венецианские, строились с 1351 года и насчитывали по 27 сидений. Галеры Непобедимой армады в 1588 году имели до 40 сидений и 306 гребцов. Были так называемые галеры средней величины в 24 и 25 сидений с 4, 5 и 6 гребцами на весле. Они были распространены у турок. Венецианцы считали самыми удобными галеры, на которых гребло по 3 человека на весле. При такой разнице в числе весел и размеры галер были различны; длина их колебалась от 40 до 60 метров.

Скорость галер на веслах доходила до 6—7 узлов, а на отдельных участках



Сан-Марко замирает, только в мастерских и ночью изготавливают маски

и до 10. Гребцов было от 200 до 500 человек. Кроме того, в военное время на борту находилось от 40 до 100 тяжело вооруженных солдат. Независимо от гребцов на галерах были матросы, исполнявшие работы на парусах и якорях. Командовал галерой командир и начальники над галерниками.

Галеры, на которых сидели адмиралы, заведовавшие флотом и его эскадрой, были самыми большими и назывались «La Reale».

Купцы также строили галеры, которые отличались от военных тем, что весла размещали между носовой частью и средней мачтой, их было по 17 на каждой стороне. Остальная часть галеры предназначалась для груза. Такие галеры имели по 3 мачты: две задние несли латинские паруса, а передняя имела четырехугольный парус.

Осмотрев Арсенал, я вышел на набережную и зажмурился, настолько ослепительным было солнце, отражавшееся от водной глади залива. Мне показалось, что я увидел, как строятся в порядке красавицы-галеры, готовясь к боевому походу. Развиваются флаги, с шумом поднимаются огромные паруса. Поднятые из воды весла и корабли стали похожи на огромных бабочек, вот-вот взлетящих над заливом.

Десять столетий отсюда уходили венецианские флоты в дальние походы, принося славу Республике. Здесь в зданиях рядом с Арсеналом располагались учебные классы, где учились строить корабли мастера со всех концов Европы. Сюда посылал будущих корабельных мастеров и российский царь Петр I.

Сохранились документы, свидетельствующие о том, что царь в 1696 году просил венецианский Сенат выслать ему добрых судовых мастеров, которые и были отправлены по его просьбе и сослужили строящемуся российскому флоту немалую службу. Довольный ими, Петр I благодарил Сенат и послал в Венецию мастеровых учиться кораблестроению. В их числе были Федосей Скляев и Лукьян Верещагин.

Скляев стал отличным знатоком своего дела. Он построил первый 54-пушечный российский корабль «Полтава». Многие модели судов, хранящиеся в Петербургском морском музее, сделаны им.

Петр I любил Скляева и прощал ему многие прегрешения. Возвращаясь из



Художественный чертеж знаменитого венецианского «Буцентавра» — галеры, на которой ежегодно дож выходил в залив и бросал в воду золотое кольцо в знак обручения с морской стихией, что должно было принести Венеции славу и могущество

Венецианский Арсенал

Венеции вместе с Верещагиным, они в Москве устроили драку с солдатами Преображенского полка. Князь Ромадановский, разобрав дело, признал Скляева виновным, задержал его и приказал выпороть. Петр I очень сетовал на задержку и писал Ромадановскому скорее выслать мастерового в Воронеж.

Существует легенда, согласно которой именно Скляеву российские выпивохи обязаны фирменным знаком, когда указательным пальцем постукивают по горлу, издавая гулкий звук, означающий приглашение к возлиянию. Говорят, что Петр I, зная о том, что Скляев пропивает все получаемые деньги и ничего не отдает семье, приказал поставить ему на горле клеймо и приказал во всех питейных заведениях, когда он будет показывать это клеймо, наливать ему за счет казны.

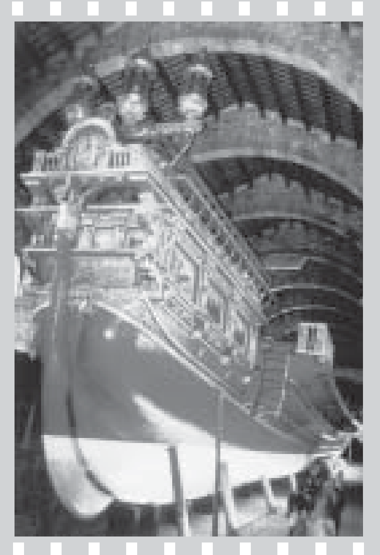
Так это или нет — неизвестно, но достоверным остается тот факт, что Скляев и Верещагин подготовили группу российских кораблестроителей, которые и после смерти Петра I прославили своими кораблями флот российский, и не только на Балтике, но и на Черном море.

Досконально зная конструкции венецианских галер, Скляев разработал проект малой гребной галеры — скампавеи. Эти суда, строившиеся сотнями, сыграли особую роль во время боевых действий в шхерах на севере и в лиманных узкостях на юге в Черном море. Гораздо позже, уже после смерти Скляева, галеры-скампавеи, строившиеся во времена черноморских компаний, стали грозой для турецких флотов и сыграли выдающуюся роль в освоении берегов и строительстве таких городов, как Николаев, Очаков, Одесса...

Мираж прошел — галерный флот растаял в мареве залива, и я отправился в обратную дорогу к месту автостоянки.

Я договорился встретиться со своими друзьями возле моста Реальто и боялся опоздать. Но неожиданно меня привлекло удивительное действо, происходившее на воде. Несколько гондольеров гребли изо всех сил, стремясь обойти один другого. Гондолы летели над водой со скоростью, достойной байдарок-восьмерок. Несколько хорошо одетых венецианцев подбадривали криками и аплодисментами гребущих.

Почти одновременно пролетев мерный столб, гондольеры перестали грести,



Галера «Реаль» — флагманский корабль флота «Священной лиги», разгромившего в заливе Лепанто турецкий флот. Этой галерой командовал Дон Хуан Австрийский



Верфи, на которых строились могущественные флоты Республики дожей

расслабились и устремили носы своих судов к причалу. Хотя главные летние праздники уже прошли, гондольеры держали себя в форме и готовились к новым регатам. Проведение регат-соревнований между судами — древняя традиция, сохранившаяся до наших дней в виде регат парусных яхт. Родилась она также в Венеции и стала неотъемлемой частью соревнований, в которых принимали участие не только гребцы, но и стрелки из луков, позже — из арбалетов, а еще позже — из огнестрельного оружия.

Венецианские стрелки славились своим искусством во всей Европе, а гондольеры, как видно, и сегодня соперничают друг с другом в силе гребли и поныне разделяются на касты; их можно различить по красным и синим шапочкам. На набережной Сан Марко они стоят отдельно друг от друга, поджидая туристов.

Если так быстро летят гондолы, управляемые одним человеком, то какой же мощностью и скоростью должны были обладать ведомые 300 и более гребцами! А если таких судов на водной глади было не пять или десять, а несколько сотен? Впечатляющее зрелище и очень поучительное, ведь во время столкновения таких армад решалась история Европы и Азии.

История сохранила не много описаний морских баталий далекого средневековья, но об одной из них, побывав в Венеции, нельзя не упомянуть. Это битва при Лепанто — самое большое сражение морских флотов, состоящих из галер.

Трижды в средневековье Европа находилась на грани порабощения. Впервые это произошло в VIII—IX веках, когда арабами на завоеванном Пиренейском полуострове был создан Кордовский халифат, угрожавший Центральной Европе. Карлу Великому (742—814 гг.), виднейшему представителю династии Каролингов, удалось остановить продвижение арабов вглубь Европы, разгромив войска во время военных походов в Пиренеи в 779, 801 годах.

Во второй раз Европу от неотвратимого порабощения спасла Русь, приняв на себя удар несметных монгольских орд, увязнувших на ее территории в XIII столетии. И в третий раз своей свободой она обязана союзу Испании и Венеции, создавшей огромный галерный флот, способный противостоять турецкому владычеству на море. Именно морская битва, произошедшая 7 октября 1571 года в



Картина, изображающая морскую битву в заливе Лепанто

Коринфском (Лепантском. — **Прим. авт.**) заливе у берегов Греции, нарушила планы Османской империи по захвату всей Европы и ее насильственной исламизации. А было это так.

С 1461 года Венеция начала борьбу с турками, завладевшими Константинополем. Борьба эта была для Венеции неудачна. В ходе венециано-турецких войн Республика потеряла свои владения в Восточном Средиземноморье. Положение Венеции в особенности ухудшилось после того, как в 1495 году она выступила против Карла VIII, чем остановила завоевание им Неаполя. С этого времени начинается упадок Венеции, и только однажды ей удается одержать значительную победу над турками. Вот как об этом повествует история.

Благодаря энергии папы Пия V удалось объединить усилия Испании и Венеции, создавших союз, получивший название «Священная лига». К моменту создания «Священной лиги» турки захватили большинство островов Эгейского моря и готовились захватить Кипр, принадлежавший Венеции с 1191 года, когда он был завоеван для нее крестоносцами под предводительством Ричарда Львиное Сердце. Время для нападения было выбрано очень удачно. Незадолго до этого у венецианцев сгорел главный морской Арсенал. В сентябре 1570 года турки овладели г. Никосией, фактической столицей Кипра.

Венецианцы, поддерживаемые испанскими флотами, не смогли оказать им какое-либо серьезное сопротивление. Созданная «лига» начала усиленную подготовку к кампании 1571 года, желая вернуть себе Кипр. Готовились и турки. В решающем сражении они хотели уничтожить христианский флот и начать осаду городов адриатического побережья, вплоть до Венеции.

В осенне-весенний период 1570—1571 годов венецианцы, получив большие средства от Испании и Папы Римского, строили до 25 галер в месяц. Флот рос на глазах, и вскоре был назначен главнокомандующий. Им стал сын короля Карла V, Дон Хуан, получивший позднее прозвище Австрийский, молодой, но уже прославившийся в боях полководец.

На момент сражения при Лепанто ему исполнилось 24 года. Его заместителем был назначен начальник Папского флота Марк Антонио Колонна. Венеци-



между христианским и турецким флотами

анскими галерами руководил 70-летний Себастьян Венеро, дож Венеции, решительный и волевой полководец.

К маю 1571 года турки сосредоточили на Кипре 250 галер и армию в 80 тысяч человек. Флоты «Священной лиги» были разбросаны по всему Средиземноморью: 50 галер папистов базировались в Чивитавеккьи, порту Рима, 62 галеры испанцев находились в Неаполе, 30 венецианских кораблей оставались на острове Корфу, а еще 60 галер базировались на острове Крит в бухте Кандии. Общее сосредоточение было назначено в городе Мессина на острове Сицилия.

Турки в поисках христианского флота начали движение вглубь Адриатического моря. Основной их целью было разорение городов Адриатики с тем, чтобы они не могли оказать помощь «Священной лиге».

В короткий срок турки разрушили крепости Кефалинию, Сопато, Дульцино, Каттаро и Цару. После этого стали сосредотачиваться в Лепантском заливе. Дон Хуан знал о разорениях, которые принесли побережью флоты мусульман, но его флотоводцы медлили, и эскадры объединились в Мессине только в конце августа.

В сентябре союзный флот двинулся навстречу туркам. Подойдя к острову Корфу, Дон Хуан от местных жителей узнал, что турки базируются в Лепанто, и последовал туда. Рано утром 7 сентября (20 сентября по новому стилю. — **Прим. авт.**) оба флота начали сближение. У турок на этот момент было 208 галер и 60 галиотов, на которых сражались более 35 000 солдат и матросов. «Священная лига» противопоставила им 6 галеасов и 203 галеры.

Дон Хуан, не собирая совет (ему приписывают крылатую фразу: «Время советов прошло, надо только сражаться». — **Прим. авт.**), на быстроходном фрегате обошел все галеры флота, воодушевляя моряков.

Впереди галер Дон Хуан выставил галеасы, если точнее выразиться, эти корабли были больше похожи на плавучие крепости, ощетинившиеся жерлами орудий. Они и нанесли первыми артиллерийский удар по туркам, принеся им большие потери и разрушения. Христианская артиллерия была лучше подготовлена.

Турецкая артиллерия вела огонь очень неточно, делая все время перелеты. Артиллеристы «лиги» быстро подожгли несколько турецких судов. На турецких



Прорисовка полакра XVI столетия

Главными кораблями европейских флотов четыреста лет были галеры

галерах началась паника, и они были готовы отступить, но командовавший флотом Али-паша выдвинул свою галеру вперед и личным примером восстановил порядок.

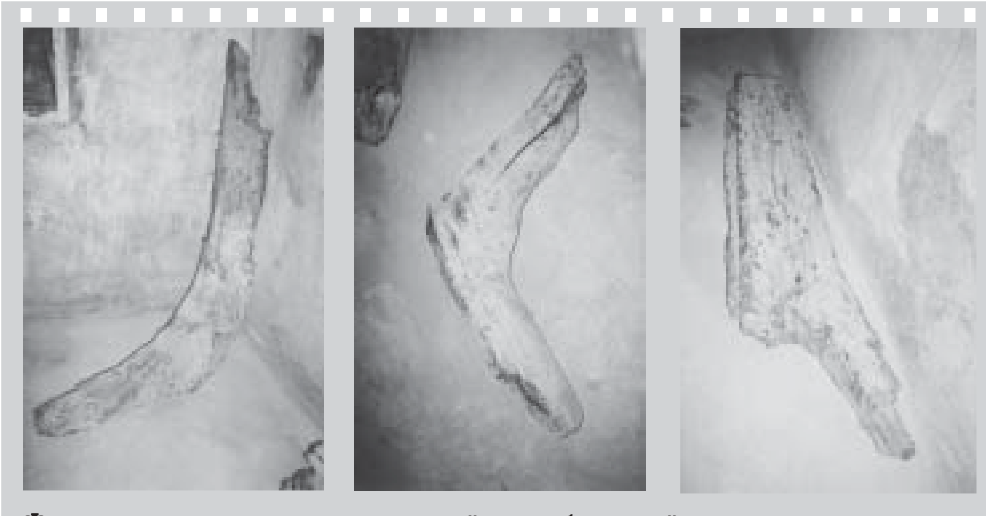
Таким образом, уже в начале сражения турецкие галеры сильно пострадали, так как «союзники» обладали более совершенной артиллерией и у них были хорошо подготовленные артиллеристы, которые успели сделать больше точных залпов. Правым флангом «союзного» флота командовал адмирал Дориа, допустивший в начале сражения ошибку, которая свела на нет успех артиллерии. Адмирал, боясь, что турки, имевшие большее количество судов, обойдут его с фланга, начал смещаться вправо, что привело к появлению между центром и флангом свободного пространства. Противник, незамедлительно воспользовавшись этим, направил свои легкие суда в образовавшийся разрыв.

Дориа противостоял Улуг-паша, который руководил левым флангом турецкого флота. Завязался бой, во время которого противники стали все дальше уходить от места главного сражения. Левый фланг христиан обошли галеры пирата Сирокко, известного корсара, наводившего ужас на все Средиземноморье.

Вскоре христианская эскадра правого фланга, руководимая испанцем Барбариго, была полностью окружена. Ему на помощь пришла часть венецианской эскадры, направленная Себастьяном Венеро из центра. Венецианцы неожиданным натиском обратили правый фланг турок в бегство, причем большая часть турецких галер выбросилась на берег. Позже всех сошлись центры флотов. Произошло это к 5 часам вечера, когда начался рукопашный бой на десятках сцепившихся бортами судов.

Галера Дон Хуана столкнулась с галерой командующего турецким флотом. Неизвестно, чем закончилась бы эта схватка, но Капудан-паша Муэдзин Заде Али пал, раненный пулей. Дон Хуан захватил флагманскую галеру, и на ней был поднят его флаг, что стало предвестником полного разгрома турок.

Сражавшиеся отдельно эскадры Дориа и Улуг-паши долго противоборствовали друг другу, но, узнав о поражении центра, Улуг-паша повернул назад, собрал разрозненные галеры и стал с успехом сопротивляться, надеясь под покровом ночи спасти гибнущий флот. С задержкой подошли к центру и галеры



Фрагменты деревянных частей корабля, найденного недалеко от города Измаила

Дориа. Сопротивление турок было сломлено.

«Союзники» одержали победу. Они потеряли 15 галер и 8 000 убитыми. Турки потеряли 225 кораблей. Вместе с истребленными судами погибло почти 30000 солдат и матросов, 3600 человек было взято в плен. По договору турки освободили 15 тысяч христиан, как служивших на турецких галерах гребцами, так и томившихся в неволе.

Поражение это было столь страшным, что султан опасался осады Константинополя христианским флотом, но испанский король Филипп II, брат Дон Хуана, отозвал свои галеры, принудив и остальные силы вернуться в свои порты. К сожалению, не была предпринята попытка освобождения захваченных турками островов и в первую очередь острова Кипр.

Битва при Лепанто была очень кровопролитной. Победа была одержана с большим трудом и только благодаря героическим действиям отдельных командиров, в том числе самого Дон Хуана. В ней принимали участие как совсем необстрелянные юнцы, так и пожилые воины.

История донесла до нас сведения о том, что командиром одной из венецианских галер был восьмидесятилетний Антонио Канал, отважно сражавшийся с неприятелем на левом фланге флота. Увидев, что галера другого венецианца Агостина Барбаджио окружена кораблями пирата Сирокко и вот-вот будет захвачена, он снял с себя латы и сапоги, надел панцирь из кожи буйвола и пеньковые башмаки, чтобы не поскользнуться в крови, вооружился длинным и тяжелым мечом. Направив свою галеру к галере смертельно раненного Барбаджио, он вступил на нее и начал биться с турками.

Поражая их направо и налево, Канал дошел до кормы и не опустил меча до тех пор, пока не очистил ее от неприятеля. Галера Барбаджио была отбита, но ее капитан не перенес жестокой раны и умер, не увидев торжества христианского флота...

Я так замечтался, вспоминая события баталии, о которых совсем недавно читал в книге «История военно-морского искусства» начала XX века, написанной капитан-лейтенантом А.Н.Щегловым, что и не заметил, как заблудился.

День перевалил за «экватор». Жара немного спала, а может быть, мне это и



Турецкий сайк, вероятнее всего, и есть корабль, останки которого найдены под Измаилом

показалось в узеньких мрачноватых улочках Венеции. Здесь все было не так красиво и чинно, как вблизи дворцов.

Улицы Венеции — бедные родственницы площадей и каналов. Они некрасивы, и выходят на них неукрашенные фасады домов. Узкие, причудливо изогнутые, часто упирающиеся в канал, иногда проходящие под домами, улицы почти всегда лишены света.

С вершины колокольни Сан-Марко или современного многоэтажного гаража улицы вообще не видны. Ничего удивительного, они слишком узки, чтобы их можно было рассмотреть. Обычная их ширина два — три метра, но встречаются иногда и настоящие щели, где с трудом могут разойтись два человека.

Через каждые тридцать—сорок метров улицу пересекает канал, через который перекинут горбатый мостик. У венецианцев сложился довольно своеобразный способ счета расстояний — по количеству мостов. Когда кто-то спрашивает, как пройти к тому или иному зданию, ему отвечают: «Идите прямо, через три моста поверните налево, потом через два моста — направо...».

Все каналы Венеции, за редчайшим исключением, проточные. Их так и называют — rio, то есть река. Они шире улиц, но планировка их, пожалуй, столь же причудлива. По ним редко движутся гондолы туристов, чаще небольшие моторки, везущие овощи с других островов северо-восточной части лагуны.

Фасады домов в большинстве случаев спускаются прямо в воду. Набережных вдоль каналов почти нигде нет. Над каналами на блоках сушится белье. Иногда его так много, что кажется, все жители этого квартала только то и делают, что занимаются стиркой. Завораживающее зрелище, когда под такой купой белья нет, нет, да и мелькнет гондола. Все ясно: ее хозяин был на обеде, а теперь возвращается на рабочее место.

Каждый поворот канала открывает новый вид, каждый мост индивидуален. Нет на земле города, облик которого столь разнообразен и причудлив.

Там, где я сейчас, не слышна иностранная речь, исчезли вывески отелей, кинотеатров, роскошных ресторанов. Но все же как эта простота и даже бедность сказочна и неповторима. Улицы пустынны, иногда негромко разговаривают со-



Панорама дунайской Венеции — города Вилково

седки, сидящие на балкончиках по разные стороны каналов. Роскошь Сан-Марко, центрального района города, где-то далеко, здесь же все просто и обыденно.

Проплутав добрых полчаса, я наконец выбрался к цивилизации, шумному мосту Риальто, где меня поджидали друзья. Нужно было прощаться с Венецией, и мы медленно побрели к выходу из города.

Даже не верится, что в этом удивительном, магическом городе могли царить разруха и запустение, но, к сожалению, это было так. Победа при Лепанто лишь оттянула падение Венецианской державы. Открытие Америки и морского пути в Индию, перенесение торговых путей из Средиземного моря в Атлантический океан лишило Венецию ее монопольного положения в посреднической торговле с Востоком. Наконец, с 1508 по 1516 год Республике пришлось оборонять свои итальянские владения против могущественной Камбрейской лиги, куда входили почти все страны Западной Европы.

И все же богатства Республики были столь велики, флот столь могуч, дипломатическое и военное искусство венецианцев столь бесспорно, что слабеющее государство сохраняло свой престиж не только в XVI, но и в XVII столетии, когда при доже Франческо Морозини венецианцы вновь перешли в наступление против Турции, захватив остров Крит и полуостров Пелопоннес.

Но это был последний триумф Венеции. В XVIII веке, лишившись своих заморских владений, город постепенно впадает в летаргию. Уменьшается население, тускнеют дворцы.

Наконец, в 1797 году наполеоновская армия захватывает Венецию. Завершилась более чем тысячелетняя история республики св. Марка. Французов сменяют австрийцы, при которых положение Венеции становится еще тяжелее.

Только в 1848 году Венеция входит в состав Итальянского государства. Однако с полной уверенностью можно сказать, что возвышение Венеции начинается в середине XX столетия, когда, оправившись от двух страшных войн, Европа переходит к мирному развитию. Толчком к воскрешению города становятся туристы, появившиеся на его запустелых улицах и площадях. Если в самом городе проживает немногим более двухсот тысяч жителей, то посеща-



В.К.Тихонов *Памятник старообрядцу* *Сбор винограда*

ют его более 10 миллионов человек ежегодно.

Современная Венеция расположена на 119 островах, протянувшихся более чем на четыре километра в длину и на три — в ширину. Острова разделяют 160 проточных каналов, через которые переброшено 369 мостов. Берега островов очень низки, и осенью во время штормов и ветров вода в лагуне поднимается настолько, что затопляет улицы, а в центре — на площади св. Марка — поднимается до полуметра, так что перед базиликой Сан-Марко иногда проплывают гондолы.

Острова постепенно оседают, и город медленно погружается в море. Проблема эта стала особенно острой в последние десятилетия. По мере возможностей старые здания укрепляются новыми сваями. Мы видели несколько полностью осушенных каналов, в которых велись дноукрепительные работы. Закрыты специальными тентами фасады нескольких центральных дворцов. Идет реконструкция. Европа вкладывает немалые средства в одну из туристических Мекк, паломничество в которую теперь не останавливается ни летом, ни зимой.

Для туристов возрождены и поддерживаются старинные венецианские праздники — такие как Redentore и Regata Storica, гонки гондол по Большому каналу и, конечно же, костюмированные карнавалы и маскарады. Создание костюмов и масок — неотъемлемая часть ремесленного производства старинного города. Венеция праздновала весенние карнавалы, приуроченные к масленице, уже в XII столетии. В XIV—XVI веках карнавалы превратились в общегородские праздники, сопровождающиеся разнообразными играми, костюмированными процессиями, театрализованными представлениями. Сегодня это сказочные действа, в которых спешат поучаствовать люди со всего мира.

Мы почти покинули город, устремляясь к вокзалу, когда вспомнили, что остались без сувениров. На счастье, на нашем пути оказался небольшой магазинчик, в котором хозяйничала прелестная венецианка. Ее руки перепачканы черной краской. Она наносит ее на гипсовые маски и затем сильно втирает. На наши немые вопросы на прекрасном английском она пояснила, что создание масок уходит в далекое средневековье, и это целый ритуал нанесения многих слоев красок, придающих маскам старину и такую неповторимую схожесть с живыми лицами.



Старообрядческая церковь

Маски изготавливаются из разных материалов и служат разным целям. Есть маски, украшающие жилье, а есть те, что держат в шкафах, доставая только во время карнавалов.

Я почувствовал себя Алисой в стране чудес, все виденное за день промелькнуло перед глазами. А может быть, и нужна была такая долгая история этому городу, чтобы сегодня о его могуществе вспоминали гораздо реже, чем вспоминают и радуются маскарадам те, кому удалось здесь побывать во время праздников...

Мы купили маленькие сувенирные маски, которые будут всегда напоминать об этом удивительном городе на воде и, поднявшись на крышу гаража, в последний раз окинули взглядом удивительную панораму Венеции — владычицы морей.

Прекрасный день подошел к концу. Сколько воспоминаний и впечатлений! Однажды я читал, что вице-мэр Венеции в середине шестидесятых годов прошлого столетия провозгласил: «Венеция не умерла. У Венеции есть сегодняшний день и большое будущее».

Сегодня даже трудно представить, что были времена, когда город был скован летаргическим сном. Но те времена давно миновали. Сегодняшняя Венеция — это сокровищница европейской культуры, живущая для миллионов людей, ее посещающих. Недаром, побывав здесь, мечтаешь увидеть ее снова и снова...

Наш караван медленно катится по дамбе. Венеция остается далеко за нами. Впереди Триест и граница со Словенией. На территории бывшей Югославии неспокойно. Нужно быть осторожными. Об этом нас предупреждают и словенские пограничники. К тому же они советуют нам запастись на территории Словении бензином. Дальше до границы с Грецией его может не быть.

Пейзажи ухоженной Европы сменяются менее приятными видами разоренной Югославии. Много домов по бокам дороги пустуют, часть из них разрушена. В машине мы мало разговариваем, настроение подавленное. Трудно поверить, что мы едем по некогда цветущей, хлебосольной Югославии. Скорее бы добраться до границы с Грецией.



Мосты Вилково совсем не напоминают венецианские



Глава 3.
Дунайская находка

В Греции я надеюсь найти средства для готовящегося проекта. В Афинах нас встречает старый друг Петрас Araванитис. Больше месяца он знакомит меня с многими потенциальными спонсорами, но, к сожалению, греческие магнаты не спешат открывать свои кошельки. Из Греции домой решили отправиться морем.

Автомобиль и прицеп приобрел один албанец. Нам повезло, мы почти ничего не потеряли в финансовом отношении и в душе не раз поблагодарили трудолюбивую машину за долгий и непростой путь по Европе.

Настроение у меня не из лучших. Денег на проект нет. Спасти может только чудо. И как иногда бывает, оно происходит. Чудом в нашем случае стало знакомство с одним состоятельным немцем господином Рихардом Крюсаком. Он обещал оказать проекту содействие, но только после того, как посоветуется со своим другом господином Герхардом Гекнером по возвращении в Германию. Надежда, хоть и совсем небольшая, забрезжила на горизонте. Нужно было ждать...

Я вернулся в Одессу осенью. Дома, где я не был более четырех месяцев, скопилось большое количество писем. Одно из них было от моего старого приятеля краеведа Валерия Кожокару, который сообщал, что недалеко от основного русла Дуная найдены останки большого деревянного корабля, предположительно XVI — XVII столетий. В письме он писал: «Возможно, это и есть полакр, который ты хочешь построить. Тебе желательно было бы осмотреть находку...».

Не дожидаясь морозов, я отправился в Измаил, где встретился с Валерием. У него для меня были подобраны материалы об исследованиях находки.

Первоначальное обследование было проведено В. И. Козловым, научным сотрудником Института истории материальной культуры Санкт-Петербурга и научными сотрудниками музея Придунавья города Измаила.

В археологическом свидетельстве они писали: «В параллельном канале за-

фиксирован борт из дерева толщиной 8 см; прослеживается в длину до 4—5 метров, остальные части уходят под слой грунта толщиной не менее 3 метров. Борт обшит, вероятно, был кожей, т. к. сплошь сохранились ровные железные шипы овальной формы с двумя остриями для забивки. Шипы во множестве чередуются через 2—3 см по всему борту.

В канале, прорытом перпендикулярно Дунаю, экскаватором были повреждены верхнее кормовое обшивочное бревно и два шпангоута, сделанных из мощного цельного дерева (толщина шпангоутов 20—35 см. — **Прим. авт.**). Судя по обвалам, судно имело длину не менее 30—35 м. Исходя из контекста залегания и деталей конструкции, корабль имел серьезное назначение, — возможно, военный.

Датировать можно предварительно XVIII — началом XIX столетия. Объект нуждается в срочной раскопке, консервации и дальнейшем экспонировании».

В том же году находку изучали сотрудники Одесского музея морского флота. Они пришли к другим заключениям относительно ценности объекта. Вот что было написано в отчете:

«1. Затонувший объект... не парусник, так как отсутствуют палубные конструкции и предметы парусного вооружения.

2. Предположительно, учитывая данные археологов, затонувший объект можно отнести к деревянной плоскодонной барже, которая использовалась на Дунае для перевозки грузов.

3. Историческая и судостроительная ценность объекта незначительна...

4. Произведение раскопок не имеет смысла из-за отсутствия ценных экспонатов и груза на объекте. Те деревянные конструкции, которые обнаружены и перевезены в музей Измаила, достаточны для определения возраста объекта и его принадлежности к памятнику истории судостроения в древности на Дунае».

Позднее сотрудник Института археологии АН Украины Д. П. Недопадко, изучив предоставленные ему два гвоздя и скобу, пришел к заключению, что они изготовлены из кричного железа низкого качества. Такое качество образцов могло быть получено только в сыродутных горнах с применением примитивной технологии.

Основываясь на выводах, приведенных в книге «Развитие металлургии в



Потомственные рыбаки *Рыболовные снасти*

Украинской ССР», он заключил, что железо подобного качества было распространено на территории Украины до времен Киевской Руси.

Начиная с XIV — XV столетий технологический процесс нагнетания воздуха в камеры сгорания был усовершенствован за счет водяных колес, приводящих в движение воздушные меха, кузнечные молоты и механизмы дробления руды. Эти нововведения улучшили качество металла. Гвозди же и скоба — находки на Дунае — низкого качества, а следовательно, как считал Д. П. Недопадко, корабль был построен до периода усовершенствования технологических процессов обработки железных руд и плавки металлов. В связи с этим исследователь отнес корабль к временам до XIV — XV веков.

Поддержал его и другой научный сотрудник сектора античной археологии Института археологии АН Украины В. В. Назаров. В книге «Гидроархеологическая карта Черноморской акватории Украины» он писал: «Результаты металлографического анализа свидетельствуют о том, что гвозди и скоба изготовлены из кричного железа низкого качества, полученного в сыродутных горнах по примитивной технологии.

Такой способ получения железа был распространен на протяжении значительного исторического отрезка времени до эпохи Киевской Руси включительно. В XIV — XV вв. в технологический процесс производства железа вносятся изменения, улучшающие качество металла. Соответственно, судно, находящееся в районе Измаила, можно предварительно датировать временем не позднее XIV века».

Как следует из приведенных заключений, датировки найденного корабля настолько удалены друг от друга, что реально говорить о его конструкции и назначении было просто невозможно. Между крайними датами — более четырехсот лет. О возрасте находки ответ мог дать только радиоуглеродный анализ древесины. Забегая вперед, следует сказать, что полученный мною деревянный фрагмент по просьбе директора журнала «Вокруг света» И. А. Дмитрука был сдан в Киевскую радиоуглеродную лабораторию, которая провела анализ древесины и пришла к заключению, что древесная балка использовалась для постройки корабля в конце XVII — начале XVIII века.



Весла — главный движитель дунайских рыбаков

Из этого следует, что корабль плавал в первой половине XVIII столетия.

Еще до начала лабораторных исследований, осмотрев вместе с Валерием деревянные фрагменты кормы корабля, хранящиеся в музее Придунавья, я был абсолютно уверен, что столь ранние датировки (XIV — XV столетия. — **Прим. авт.**) ошибочны, на что указывали как форма кормовых досок и самого ахтерштевня, так и методы их обработки.

Так называемая транцевая корма, т. е. кормовые окончания судна в виде ровной, иногда с наклоном плоскости, входит в практику судостроения не ранее XVI столетия впервые на севере Европы, а затем уже на юге. Сохранившаяся же в музее Придунавья балка ахтерштевня, почти перпендикулярно переходящая в киль с выбранными глубокими пазами для транцевых досок, свидетельствует именно о транцевой, т. е. ровной корме судна.

Даже визуальный осмотр гвоздей, хранящихся в музее, свидетельствовал об их прекрасной сохранности, что при условии нахождения останков в сыром иле было маловероятно при возрасте в 500 и более лет. Однако высказанные мною предположения так бы и остались предположениями, если бы не проведенный радиоуглеродный анализ древесины.

Дунайский корабль был построен в начале XVIII столетия. Сложность его конструкции говорит о том, что это не простая речная баржа, а достаточно мореходное судно. Об этом свидетельствуеют и сама транцевая корма, применявшаяся только на судах с хорошо развитым парусным вооружением, и сложный конструктивный набор. Так, обшивка корабля двухслойная. Внутренние поясья являются дополнительными продольными связями жесткости всей конструкции и необходимы только для морских плаваний и борьбы с волнами.

На реках строить суда со столь мощным набором и обшивкой в два слоя нет необходимости. Толщина досок наружной обшивки 5—6 см, внутренней — 3—5 см, что также говорит о морском назначении корабля, так как вместе со шпангоутами толщина набора бортов доходит до 35 см, что соответствует крупным средневековым судам Средиземноморья.

Исходя из этого, я считаю, что предположение сотрудников Одесского му-



Строительство каюка, потомка турецких сайков

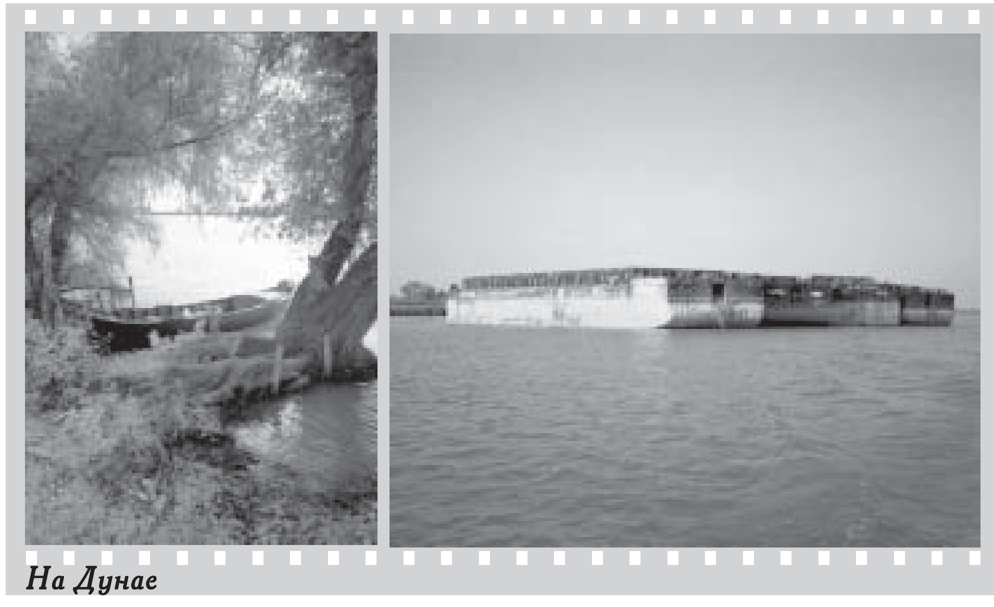
зея морского флота о том, что находка не что иное, как большая дунайская баржа, не было верным, а их посылка на то, что не найдены фрагменты такелажа, вполне объяснима. Всегда на всех парусных судах именно мачты, реи, бегущий такелаж, паруса были самым ценным и всегда по возможности с судов, потерпевших крушение, снимались.

Расположение дунайской находки вообще не свидетельствует о затоплении корабля. Вероятнее всего, старый парусник по каким-то причинам был разоружен и брошен у берега, а изменившееся русло реки отдалило его более чем за двести лет от воды, нагромоздив вокруг корабля донные осадки.

Период использования судна в районе турецкой крепости Измаил в первой половине XVIII столетия говорит о том, что оно играло определенную роль в снабжении города, возможно, связывало его с городами, находившимися под властью Османской империи на Черном море и в Средиземноморье.

Форма кормы, приблизительные размеры, беспалубность говорят о том, что корабль можно отнести к наиболее распространенным малым турецким каботажным судам XVII — XVIII столетий, использовавшихся в Средиземноморье и Черном морях. Но, к сожалению, это был не полакр. Найденные останки принадлежали типу судов, носивших название — сайк. Такие суда описывал В. А. Фалконер в составленном им морском словаре следующим образом: «Сайк — турецкое судно, которое в Леванте очень часто использовали для перевозки торговых грузов. Оно имело одну мачту, которая вместе со стеньгой была чрезвычайной длины».

Сохранилось достаточно детальное изображение этого судна на гравюре Рандона. Его описание дал К. Х. Марквардт: «Это судно подобное по своей парусности голландскому гуккеру. Его грот-мачта, стоявшая посредине судна, имела два прямых паруса с реями. Короткая бизань-мачта с рю и «сетти» — парусом и бушприт с блиндом. Фор-стаксель и кливер на гравюре отсутствуют, но для такого типа вооружения должны считаться нормальными. Сайки имели транцевую корму и по своим обводам были аналогичны самбукам Красного моря. Грузоподъемность сайков составляла 200 — 300 тонн, длина от 60 до 100 футов (от 20 до 35 метров.— **Прим. авт.**)».



На Дунае

Сайки строились как палубными, так и беспалубными и благодаря мощному парусному вооружению могли развивать хорошую скорость и при попутных ветрах подниматься против течения Дуная, которое в дельте и районе Измаила не столь сильно и достигает 0,5 — 1,0 м/сек.

Высказывалось предположение, что корабль мог иметь какое-либо отношение к временам русско-турецкой войны 1787 — 1791 годов и взятию крепости Измаил; к примеру, быть одним из транспортных судов флотилии под командованием Де Рибаса. Вероятность этого очень незначительна, так как средний период эксплуатации судов той эпохи 25 — 30 лет, а радиоуглеродный анализ относит нас к постройке судна в начале XVIII столетия.

Конструктивно найденный корабль сильно отличается от транспортных судов, строившихся на русских верфях, о которых известно достаточно, вплоть до количества, типов и размерений.

Турецкие сайки, как и итальянские, и греческие полакры, были незаслуженно забыты историками мореплавания, хотя именно эти суда сыграли огромную роль, перевезя миллионы тонн грузов в XIV — XVIII столетиях как в Средиземноморье, так и в Черном море.

На прощание Валерий посоветовал мне заехать в небольшой поселок Вилково, что лежит всего в десяти километрах от моря:

— Знаешь, там мастера до наших дней строят большие и малые лодки — каюки. Говорят, что это уменьшенные копии средневековых турецких судов, таких вот, как дунайская находка, а возможно, и полакров.

Я поблагодарил Валерия и, переночевав в Измаиле, ранним утром отправился в Вилково...

Узкая, видавшая виды дорога привела к межевому знаку, на котором метровыми буквами написано: «Вилково». Удивительный городок, прозванный украинской Венецией, расположился на берегах трех гирл самой большой европейской реки — Дуная. Отсюда и его название — Вилково — вилка.

Белгородское, Очаковское и Старостамбульское гирла Дуная как будто подхватывают небольшой городок и на своих неспокойных плечах несут его дальше к



Межевые знаки, отмеряющие расстояние на реке *Орех-чилим*

морю. Конечно же, это иллюзия, если посмотреть на Вилково и реку сиюминутно, но если с позиций десятилетий и столетий, то дельта великой реки никогда не была стабильной. Количество гирл-рукавов, впадающих в Черное море, менялось с тысячелетиями. И не только их количество, но и направление, и величина.

Отец географии, римский писатель Страбон еще в I веке до н. э. писал: «В устьях Истра (Дуная) находится большой остров Певка... Есть там и другие острова, гораздо меньше: один выше Певки, другие же недалеко от моря, так как река Истр имеет 7 устьев». Так писал Страбон, отмечая далее, что за 350 лет до него Эфор, историк из Малой Азии, составивший «Всеобщую историю Греции», считал, что Дунай впадает в Черное море пятью гирлами: «... Эфор, однако, насчитывает пять устьев Истра...».

Средневековые географы и путешественники насчитывали в разные времена от трех до 53 устьев. Возможно ли это? Как показывает наше время, возможно. На картах, изданных всего двадцать лет тому назад, нет никаких упоминаний о земле южнее острова Лебединка, а сегодня, отделенная неглубокой протокой в дельте Дуная, растет новая земля, самый молодой участок суши в Европе.

Островок этот так и назван — Новая Земля. Если этот остров разрастется, то протока между ним и островом Лебединка получит свое имя, а значит, появится новое устье полноводного Дуная. Кстати, в появлении новых земель в дельте нет никаких загадок природы. Ежегодно Дунай выносит в море миллионы тонн твердых осадков, растворенных в воде. Оседая в дельте, они наращивают ее. Способствует этому и работа Черного моря. Волнения и прибрежное течение останавливают выносимый грунт, помогая созданию новых земель.

Древние авторы, в том числе и Страбон, считали, что Черное море может вообще исчезнуть. Страбон писал: «С течением времени весь Понт (Черное море. — **Прим. авт.**) может быть занесен илом, если сохранятся подобные течения: ведь и теперь имеет вид болота часть левой стороны Понта (Северо-Западное Причерноморье. — **Прим. авт.**)...»; «Заносы ила образуются у самых устьев рек, как, например, у устьев Истра...».

Со времен Страбона дельта увеличилась на много десятков квадратных ки-



Очаковское гирло *Дунайские плавни*

лометров. Сегодняшняя дельта реки, где Дунай после своего в 2850 км марафона по Европе выходит к морю, составляет 560 кв. км. Здесь, у самого моря, на острове Анкудинов установлен знак «О — километр». Дунай — единственная река в мире, отсчет длины которой ведется не из истоков, а из дельты. Магическая точка «О — километр» притягивает к себе тысячи людей, что и неудивительно, потому что именно здесь оканчивает свой путь Великая река, несущая воды по территории десяти государств Европы.

В Вилково меня встречает Виталий Кириллович Тихонов, потомок рода Тихоновых, поселившихся в этих местах более двухсот лет тому назад. О встрече с ним договорился Валерий Кожокару, и Виталий стал моим гидом, показав удивительно красивую дельту Дуная и сам городок у трех гирл. История современного Вилково, в прошлом поселения Липованского, начинается приблизительно 250 лет назад.

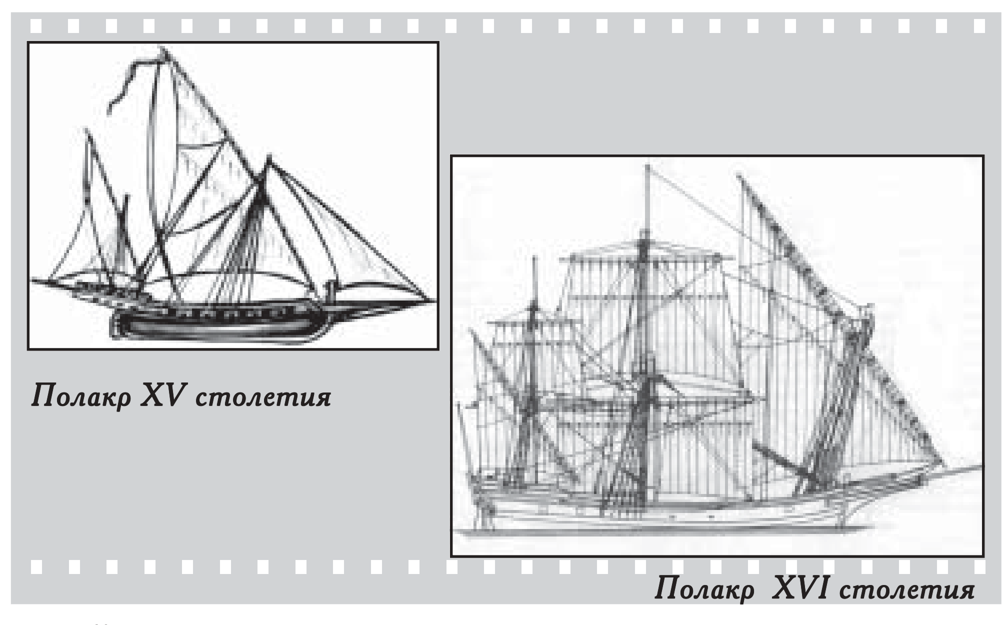
В XVII веке здесь, где Дунай впадает в Черное море, нашли приют первые переселенцы. А заставил этих людей бросить обжитые земли и прийти в глухую болотную окраину дельты Дуная религиозный раскол, происшедший в православной церкви в XVII столетии. У истоков раскола стоял патриарх Руси Никон, который считал, что Русскую церковь следует «осовременить», приблизить её к греческой. Для этого была организована перепись церковных книг, в которые вносился ряд изменений. Главными из них были следующие:

— вместо двоеперстного крестного знамения было рекомендовано троеперстие (двоеперстие складывалось во имя двух естеств во Христе — божественного и человеческого; троеперстие — во имя святой Троицы. Тогда впервые сказали: «Никон упразднил Христа!»);

— в старых книгах имя Христа писалось «Исус», в соответствии с греческим звучанием стали писать «Иисус»;

— в старых книгах во время крещения, венчания, освящения храма следовало делать обхождение по солнцу (Солнце — Христос). В новых было введено обхождение против солнца;

— Божественную литургию в Древней Руси совершали на семи просфорах, по новому закону — на пяти;



Полакр XV столетия

Полакр XVI столетия

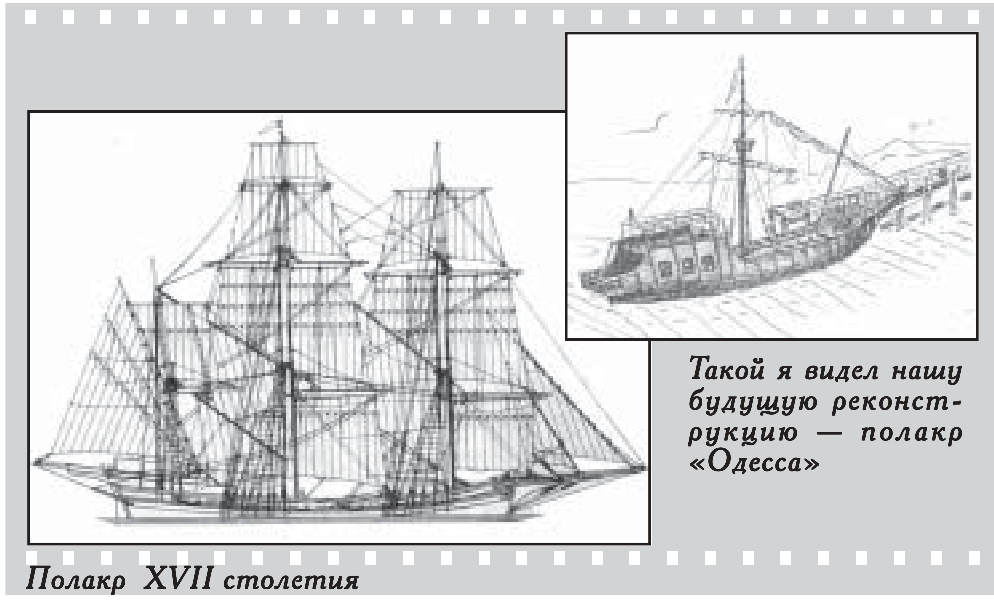
— Никон ввел в поклонение шестиконечный крест, заменивший восьмиконечный.

На взгляд нашего современного, атеистически настроенного мира, все эти нововведения не так уж и важны, основы-то христианства оставались незыблемыми, однако для истинно верующих предков предлагаемые Никоном реформы были катастрофой.

Реформа встретила отчаянное сопротивление со стороны духовных лидеров того времени, но Никон оказался не только реформатором, но и жестоким диктатором. При полном согласии царя Алексея Михайловича и бояр он провел реформу, насадив нововведения огнем и мечом. Противники Никона были высланы из Москвы, многие казнены, в том числе самый верный старому учению «неистовый» Аввакум. Раскол привел к массовому исходу старообрядцев в отдаленные, окраинные земли Руси. Большинство раскольников бежало в сибирскую глушь, другие — в низовья Дона, Днепра, Дуная. Безусловно, произошло это не сразу. После отречения Никона от патриаршества в 1658 году старообрядцы неоднократно обращались к царю Алексею Михайловичу с пожеланиями вернуться к исконной вере.

Многие думали, что царь обманут приезжими греками и Никоном, верили, что он распознает обман. В течение 15 лет шли пререкания между сторонниками старой и новой веры. После смерти царя Алексея Михайловича на престол взошел его сын Федор Алексеевич. Старообрядцы обращались и к нему с просьбой вернуться к прежним церковным канонам. Просьба успеха не имела: государство ответило массовыми ссылками и казнями. Тогда и появились первые беглые. После жестокого подавления Соловецкого восстания (1668—1676 гг.) уход в леса, бегство на окраины особенно распространились.

Вскоре к концу XVII века старообрядчество распалось, возник так называемый страннический или бегунский толк. Он выделился из поморского, отличаясь особым фанатизмом и нетерпимостью. Возможно, именно раскольники бегунского толка и были первыми беглецами из длинной череды старообрядцев, которые пришли в дикие дунайские плавни, где на первый взгляд человеку выжить невоз-



Такой я видел нашу будущую реконструкцию — полакр «Одесса»

Полакр XVII столетия

можно. Но старообрядцы выжили и не просто выжили, а работая неустанно, осушили болота, проложили километры малых и больших каналов, построив в конечном счете ту украинскую Венецию, которой мы любуемся сегодня.

... Узкие ступени, ведущие на колокольню старообрядческого храма. Их в Вилково два: старообрядческий храм святого Николая-Чудотворца и храм Рождества Пресвятой Богородицы. Молодой паламарь храма Богородицы любезно разрешил нам подняться на колокольню, чтобы сфотографировать панораму местечка и реки. Внутри же фотографировать строго запрещено, и это неудивительно. За последние годы храмы и дома пожилых старообрядцев неоднократно подвергались нападениям грабителей.

Вилковские дома хранят иконы и утварь предков, притягивая к себе, как магнитом, воров и бандитов всех мастей. Простые люди беззащитны перед преступниками, а у правоохранительных органов, как всегда, не хватает сотрудников и средств.

Храм Рождества Пресвятой Богородицы стоит в самом центре Вилково. На месте современного храма когда-то стояла деревянная часовня, построенная еще в 1830 году. Часовня неоднократно горела, и в середине XIX столетия была построена просторная церковь. Судьба ее трагична, как и судьбы тысячи церквей (и не только старообрядческих) по всей стране. В 1962 году церковь была закрыта. В 1980 году часть постройки сгорела, и только в 1990 году началось возрождение храма. Обновленный, увенчанный прекрасной колокольней, он был открыт в 1993 году. Незабываемо живописный вид открывается с колокольни. Город как будто плывет по реке. Ощущение нереальности добавляют вечные небесные странники — облака, бегущие в сторону моря.

Спускаемся. Чувствую, как у меня свело ногу. Что за диво? Неужели так велика сакральная сила в этом месте, что сводит ноги, или так грешны мы, люди, взобравшиеся на колокольню старообрядческого храма?

Присаживаюсь во вместительную лодку-каюк, принадлежащую Виталию. Крепкая рука кормчего направляет нос каюка на выход из Белгородского русла. Недалеко от того места, где берет свое начало главный вилковский канал, нахо-



Коллектив, сотрудничавший более 10 лет по разработке проектов и моделированию кораблей ушедших эпох: И.Мельник, В.А.Бризинский и А.М. Бризинский

Модель полакра «Одесса», выполненная А.М.Бризинским

дится пограничный пост. На той стороне в каких-нибудь пятистах метрах Румыния, а река в этом месте и есть граница между двумя странами. Сколько раз Дунай становился границей между разными государствами?! Противостояли здесь друг другу Турция и царская Россия, королевская Румыния и СССР. А началось все более двухсот лет тому назад. Между первой и второй волной переселенцев в дельту Дуная прошло не более сорока лет.

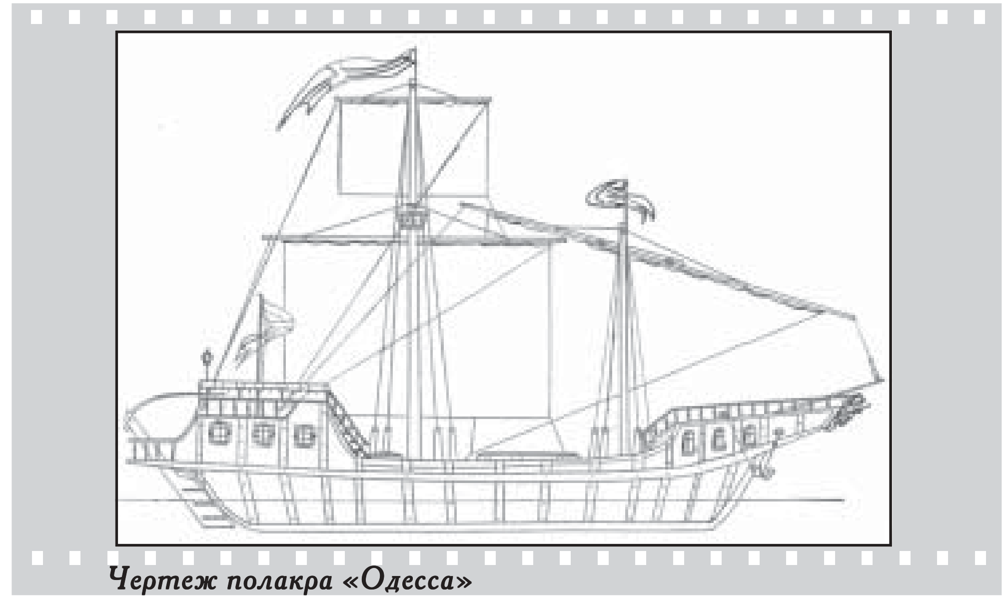
Возникновение новых поселений на земле Северного Причерноморья в XVIII веке и приток беглых в Дунайскую низменность связаны с событиями, которые происходили на Волге и Дону. А именно — с подавлением восстания под предводительством Кондратия Булавина в 1708 году.

Тогда волнениями были охвачены около 60 уездов, включая Слободскую Украину и Поволжье. Игнат Некрасов, соратник Булавина, возглавлял отряды донских казаков. Его войско по преимуществу состояло из старообрядцев. Спасаясь после разгрома, на Кубань ушли с семьями почти 3 тыс. его повстанцев. Тогда эти земли были подчинены крымскому хану, а еще в 80—90-е гг. предшествующего столетия здесь находили пристанище староверы.

Земли Придунавья были известны донским казакам-старообрядцам с конца XVII века. В 1700 году они вели переговоры с Константинополем о переселении в эти места. Некрасовские рыбацкие артели также посещали северо-западный район Черного моря. С сороковых годов XVIII века они селились в гирле Дуная. Именно в это время русский посол в Константинополе, обращаясь к крымскому хану, требовал выдать беглых русских, которые появились в низовьях Дуная. Последовал отказ, мотивировка — «Игнат-некрасовцы» несут военную службу на стороне Турции и за то имеют определенные привилегии.

Бегство донских казаков на Дунай растянулось на десятилетия. Поток то усиливался, то ослабевал. Особенно значительные передвижения наблюдались после русско-турецких войн 1768—1791 гг. Вот тогда Вилково оказалось в числе тех нескольких населенных пунктов, в которых особенно густо селились некрасовцы-старообрядцы.

Селились в дельте Дуная и запорожские казаки. Отношения между запо-



Чертеж полакра «Одесса»

рожцами и некрасовцами складывались по-разному. Они были то добрососедскими, когда вместе служили в русской и турецкой армиях, то между ними вспыхивали конфликты, зачастую вооруженные. Конфликты объяснялись то претензиями по разделу земель под поселения, то сугубо военными проблемами. Дело в том что в 70-е годы запорожцы участвовали в походах русской армии против некрасовцев, а те, в свою очередь, помогали разрушать Новую Сечь. Не последнее значение в этих конфликтах имели и различия в вероисповедании.

Разрушение Запорожской Сечи в 1775 году украинским народом воспринималось как национальная трагедия. Ликвидировав Сечь, царское правительство выслало казацкую старшину в Сибирь, а земли отдало помещикам. Перспектива стать крепостными заставила многих жителей Малороссии уйти за границу. Такой опыт уже был. Когда Петр I расправился со Старой Сечью в 1709 году, казаки бежали во владения турецкого султана, основав в низовьях Днепра так называемую Олешковскую Сечь.

Уход казаков в турецкие владения продолжался долго и вызывал недовольство царского правительства. Россия, боясь ослабления позиций на границе с Турцией, всячески пыталась склонить запорожцев к добровольному возвращению. В свою очередь, Турция создавала условия для того, чтобы казаки селились во владениях султана. Десятилетия после разгрома Запорожской Сечи завершились созданием Задунайской Сечи, которая несколько раз меняла свое место пребывания и в конце концов осела в Георгиевском гирле Дуная.

В 1787 году началась война с Турцией. Эти события отозвались и в истории Вилково. Готовясь к войне, царское правительство было вынуждено обратиться за помощью к бывшим запорожцам, которые еще оставались в Украине. В противовес «неверным» дунайским запорожцам было создано Войско верных казаков. После первых побед в Причерноморье в 1788 году это казачье войско переименовали в Черноморское казацкое войско. Оно вошло в состав Екатеринославской армии, которую возглавлял Григорий Потемкин. В боях противостояли друг другу казаки Задунайской Сечи со стороны Турции и казаки Черноморского войска со стороны России.



Средневековая крепость Белгород-Днестровский

Летом 1790 года в гирлах Дуная, в Вилково и в Килие, размещалась гребная флотилия задунайцев, состоящая из 18 лодок и 20 «дубков» (небольших судов. — **Прим. авт.**). В ее составе насчитывалось около 4 тысяч казаков. Конные части в количестве 900 человек и пешие до 4 сотен несли службу на побережье, взаимодействуя с флотилией. Главными силами руководил кошевой атаман Абдулла. В октябре с отрядом в 500 всадников он прибыл в крепость Измаил, где примкнул к турецкой армии.

В составе российской армии под Измаилом действовали отряды Черноморского казацкого войска под руководством Антона Головатого, которые разбили в дельте Дуная турецкую флотилию, захватили 90 турецких судов и способствовали взятию Килии, Тульчи и Исакче. Дорога на Измаил была открыта. В его штурме потом участвовали около 6000 казаков; 500 из них погибли. Не меньшие потери были и на стороне Задунайского казачества.

С этого момента отношения между задунайскими и черноморскими казаками были очень напряженными, и в 1791 году, после перемирия Турции с Россией, был отдан специальный приказ атамана А. Головатого о запрещении их встреч.

В начале XIX века отношения между Россией и Турцией вновь обострились и привели к войне 1806 — 1812 гг. Опасения, что задунайские казаки могут нанести ущерб гораздо больший, чем турки и татары, заставили русских искать дипломатическое решение проблемы. Задунайским казакам пообещали те же льготы, какими пользовались черноморцы на Кубани.

Военная кампания оказалась победной для русской армии, и после ее окончания Турция уступила России Бессарабию. Царское правительство, конечно, было заинтересовано в быстром освоении присоединенных земель и официально разрешило усть-дунайцам поселиться в Придунайских степях. Но часть запорожцев, живших в то время в Вилково, не пожелали остаться в российских владениях — они перешли за Дунай и поселились в Турции.

Поражение России в следующей войне — Крымской в 1856 году, против коалиции Турции и европейских держав привело к потере Бессарабии, и Вилково, как и часть дельты, вновь отошло к Турции, а затем стало частью Румынского



королевства. Граница же переместилась на восток и проходила по линии Болград — Татарбунары. Здесь до 1868 года несло службу Дунайское казацкое войско.

Вновь граница по Дунаю прошла уже в XX столетии, когда в 1944 году советские войска заняли дельту Дуная.

С того времени граница там и остается.

...Минуем пограничный пост. Выход на реку разрешен только до 18 часов. Граница на замке. Хотя наш гид рассказывает, что иногда после поломок двигателей рыбаки пристают на ту сторону реки. Это безопасно, но грозит штрафом: все же нарушение границы.

Мерно звучит двигатель каюка. Проходим три новеньких фарватерных буя. Мы на входе в устье Быстрое, или как еще его называют — Новостамбульское гирло. Через несколько сот метров на берегу справа и слева начинают просматриваться белые щиты. Надписи еще не видны, но чем ближе мы подходим, тем отчетливее становится видно, что на щитах предупредительные надписи. Читаем: «Украина. Дунайский биосферный заповедник. Охраняется законом». Начиная с этого места на берег высаживаться нельзя. Это закрытая территория заповедника.

Территория эта, без сомнения, удивительна и совершенно уникальна. Защиты она требует не меньше, чем леса Амазонки. Это признано на международном уровне и благодаря этому в 1998 году на базе существующего здесь со времен СССР природного заповедника «Дунайские плавни» создан единый международный резерват «Дунайская дельта», объединивший биосферные заповедники Румынии и Украины в единое целое.

С этого времени более 60 отечественных и зарубежных ученых самых разных специальностей подтвердили уникальность многих участков, большое разнообразие видов и большую плотность их обитателей в дельте Дуная. Водно-болотные угодья Дунайской дельты включены в список всемирного наследия ЮНЕСКО. Украинская часть заповедника составляет 46,403 га.

Ценнейший животный и растительный мир заповедника представлен более чем 950 видами растений, 257 видами птиц, 39 — зверей, 15 — земноводных и рептилий, 91 — рыб, около 2000 — насекомых. В Красную книгу Украины зане-



Виды крепости. Ее стены видели и галеры, и сайки, и полакры

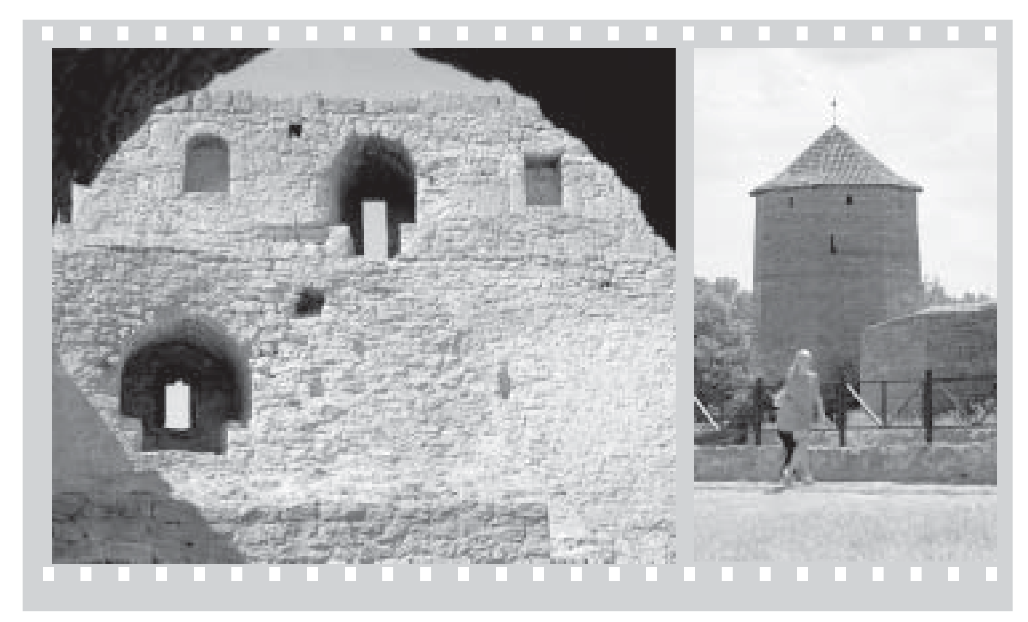
сено 43 вида птиц, что составляет более 65% видового состава по этой группе животных...

Разворачиваемся. На левом берегу появились кони — это дикие животные, им неизвестны седло и уздечка. Они мирно пасутся у самой воды, не пугая своим видом деловито ищущую что-то в тине цаплю. Подходим ближе к берегу. Нос лодки врезается в густо покрывающую воду листву. Виталий глушит двигатель и, опустив руки в воду, поднимает зеленый куст. Он ловко обрезает клубни, затем рассекает их и предлагает попробовать ядро. Вкусно. Это водяной орех-чилим, напоминающий по вкусу грецкий орех. Древнейшая и ценнейшая пища в этих местах. Ценный белком и витаминами, чилим издревле заменял человеку в дельте Дуная рожь и пшеницу. Чилим сушили и толкли в муку. Затем из него пекли лепешки. До недавнего времени чилим был неотъемлемой частью в рационе домашнего скота местных жителей.

Такова она, дельта! С одной стороны — вода, болота, всепронизывающая сырость. А с другой — вода и земля этих мест кормили и укрывали человека, и наверное, поэтому так беззаветно любят местные жители свою реку и свои острова, несмотря на все сложности местного бытия. Люди здесь давно привыкли к тому ритму, который во все времена года подчинен реке.

Виталий знакомит меня с Григорием Рыльским, потомственным рыбаком, который вскоре отметит свое восьмидесятилетие. Вся жизнь этого человека связана с Дунаем и, конечно же, рыбой. Рыбачить он начал еще до Второй мировой войны вместе с отцом. В то время о двигателях на каюках никто и не мечтал, ходили на веслах и под парусом. Ловили рыбу сетями и переметами. В начале XX столетия в дельте ловились осетровые небывалых размеров. История знает случай, когда была поймана белуга более 2 тонн весом. Она несла в своем лоне 250 кг икры.

Григорий Матвеевич свою самую большую белугу поймал весом более 900 кг. Когда Советская армия заняла Вилково, немедленно были организованы рыболовецкие колхозы. Старообрядцев не брали на фронт. В их задачу входило снабжать армию рыбой и ценнейшим рыбьим жиром. Впервые старообрядцев начали



призывать на службу уже после войны, начиная с 1947 года. С незапамятных времен лодки строили разных размеров. Самыми ходовыми были 8-метровые каюки, точь-в-точь такие, как тот, на котором мы осуществляем наши походы в дельте. Считается, что их форма не менялась два столетия, и сегодня они повторяют форму судов тех далеких времен. Да и само слово «каюк» своими корнями уходит в турецкий язык. Для транспортировки больших грузов вилковчане строили магуны — большие, вместительные лодки до 20 м в длину. Строили также фелюги, шаланды и самые маленькие — однопырки, на одного пассажира. В молодые годы Григория Матвеевича рыбаки хаживали за морской рыбой к острову Змеиный, а это без малого 40 км от дельты.

Прощаемся, желая ветерану здоровья. На прощание он советует зайти в судоплотницкий цех, где и сегодня строят каюки. За этим я и приехал. Цех находится на берегу Белгородского гирла почти в центре города. Каюки, строящиеся здесь, очень грациозны. Как и столетия назад, строят их нескольких видов, как с транцевой — ровной кормой, так и с кормой, во всех деталях повторяющей нос лодки. Технология строительства очень проста, и в небольшом цеху восьмиметровый каюк могут построить меньше, чем за месяц.

К сожалению, построить большое судно, как я хочу, здесь не могут. Нет ни мощностей, ни рабочих рук. Ну что же делать? Эпоха больших деревянных судов давно прошла. Хотя мастер цеха Василий Бырченко помнит послевоенные времена, когда здесь строились большие деревянные суда. Он абсолютно уверен, что двести лет тому назад на Дунае строили суда, подобные дунайской находке, о которой я ему рассказал. Прощаемся.

В это время года гирло запружено каюками и более современными алюминиевыми лодками.

Кстати, лодок в Вилково чуть ли не в 10 раз больше, чем автомобилей. А на девять с половиной тысяч жителей зарегистрировано две с половиной тысячи лодок. Над Вилково витает приторно сладковатый запах убранного винограда. Лодки заполнены ящиками со знаменитым душистым «Новаком».

Умело маневрируя между каюками, Виталий выводит нашу лодку на середи-



Вид на Днестровский лиман

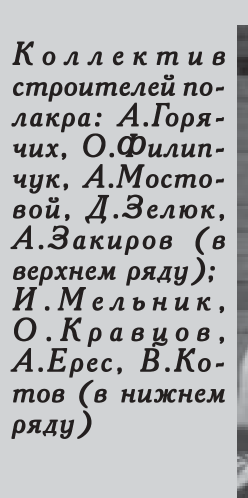
ну гирла. Следующая наша встреча с еще одним потомственным рыбаком — Владимиром Афанасьевичем Дурасовым. Рыбак вспоминает о том далеком времени, когда, находясь под властью Румынии, дунайские рыбалки занимались контрабандой. Совсем недалеко от его дома начинался так называемый «одесский тракт» — узенький желоб, соединявший Белгородское гирло с Жабриянской бухтой. По нему по ночам бесстрашные рыбаки контрабандой вывозили рыбу в Жабриянскую бухту, где перегружали ее на баркасы одесских рыбаков, а те под покровом ночи везли ее в портовый город. Большая белуга, пойманная под Рождество и проданная контрабандно, могла кормить всю семью не один месяц. До войны все Белгородское гирло носило название «одесская дорога».

Каюк Дурасова давно не смолен. Ветеран теперь редко выходит на лов, но руки его сильны и сегодня... Во второй половине дня Виталий везет меня по Очаковскому гирлу на выход в море. Справа остается Прорвинский канал, сегодня мало используемый для прохода судов и толкачей с лихтерами. А вот во времена СССР через него шли миллионы тонн грузов. Был даже построен порт Усть-Дунайск. В те времена средства никто не считал, и поэтому в Прорве систематически велись дноуглубительные работы. Сегодня себе позволить это Украина не может, поэтому канал мелеет.

Вот и выход в море. Очаковское гирло на выходе мелкое, поэтому вода поднимается барашками. Здесь и в давние времена проходили только малые суда, а теперь выход в море хорош только для каюков. Дует северный ветер, на местном языке — северяк, или полночь.

Рыбаки-старожилы и сегодня ветры называют по-своему: так, южный — это полудена, а юго-западный — лодос, юго-восточный — абазия, а северо-восточный — пурьяс. Возможно, некоторые из этих слов имеют турецкие корни. Это целая наука. К сожалению, она почти забыта. Почти, но не совсем.

Еще днем Виталий Тихонович показал самую почитаемую в его роду книгу. Это поминальная книга, в которой старославянской вязью вписаны имена его предков и родственников почти за двести лет. Книга эта от него перейдет к сыну, а тот, я абсолютно уверен, передаст ее своим детям.


Коллектив строителей полакра: А.Горячих, О.Филипчук, А.Мостовой, Д.Зелюк, А.Закиров (в верхнем ряду); И.Мельник, О.Кравцов, А.Ерес, В.Котов (в нижнем ряду)



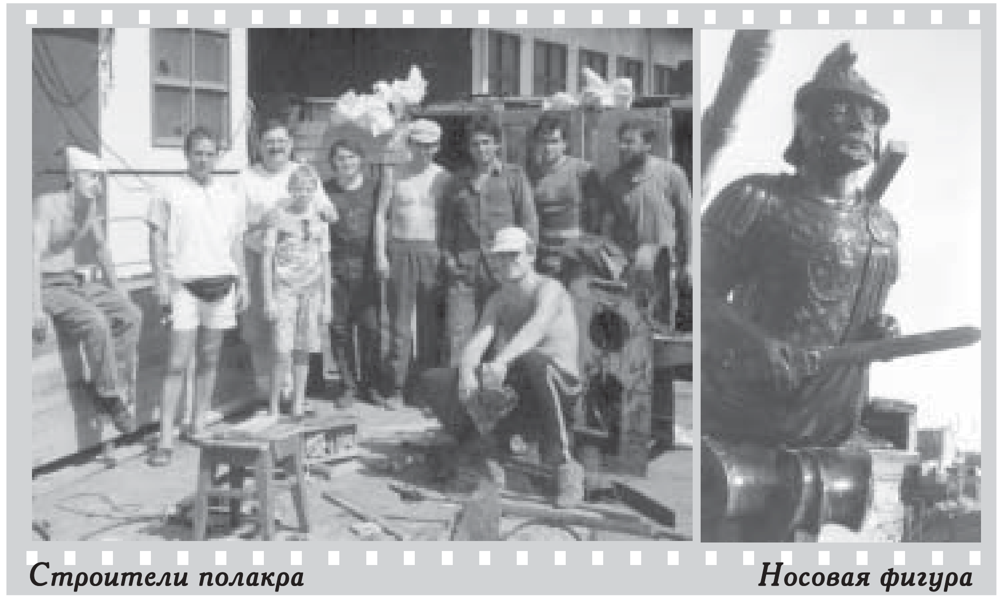
Помним ли мы своих далеких предков, как помнят их люди старой веры? Храним ли мы традиции своих родов, как делают это вилковчане? Сумеем ли передать свой опыт и любовь к прошлому в бурном море житейских событий? А люди, живущие в городе у трех гирл, уверен, сумеют сохранить свой уклад, сберечь традиции и веру...

Я вернулся в Одессу еще более убежденным в правильности выбранной идеи судна для реконструкции. Именно реконструкция полакра возродит интерес к средневековому кораблестроению, и не обязательно к военному. Но вот средства… Прошел уже месяц со времени нашей договоренности с Рихардом. Поможет или нет?.. Ждать осталось недолго. А пока необходимо было систематизировать весь собранный мною материал, рассказывающий об истории полакров.

К концу XV столетия быстрыми темпами начало развиваться каботажное торговое мореплавание в центре Средиземноморья. Генуя и Венеция строят и усовершенствуют тип судов, называвшихся «полакр». Эти быстрые, маневренные суда с сильно развитой носовой частью и смешанным парусным вооружением служили для выполнения многих задач, как торговых, так и военных. Ряд исследователей считают, что название «полакр» могло также означать «копье», что по-итальянски звучит— «polo», потому что их носовая часть напоминала острие копья.

Полакры строят на базе мощного продольно-поперечного набора, создающего крепкий остов корабля. Палуба цельная. Нос и корма подняты и увенчаны надстройками. Отличие полакров существенно в парусном вооружении, что было обусловлено районом плавания. Фок-мачта наклонена вперед и несет латинский парус. Грот-мачта составлена из двух частей с марсовой площадкой, несет на реях два прямых паруса. Бизань-мачта несет латинский парус.

Эгейское море изобилует несметным количеством островов, подход к которым — всегда довольно сложная навигационная операция. Латинский парус на фок-мачте в сочетании с прямыми парусами на гроте оказывал неоценимую помощь навигатору в выполнении сложных маневров. Очень удачным оказалось сочетание двух латинских парусов на фок- и бизань-мачтах и в Черноморском регионе, где нередки шквалы и резкое изменение направления ветра.



Строители полакра *Носовая фигура*

В плавании по Средиземному морю основными оставались прямые паруса на грот-мачте, и хотя полакр уступал каракке и хольку в скорости при попутных ветрах, но за счет маневренности при подходе к местам погрузки на островах и в изрезанных бухтах общая продолжительность рейса была меньше. И.Футенбах в книге «Архитектура морских судов», считающейся старейшей книгой по судостроению на немецком языке, пишет: «... после Nave — (корабля) итальянцы обслуживают себя еще одним Vasselo — (судном), которое они называют Polaca — (полакр), похожим на небольшое nave, на котором можно перевозить значительное количество товаров, в основном вина, зерна, соли и древесины...».

Полакры XVI столетия достигали в длину 35 и в ширину 8 метров. Грузоподъемность полакра 250 — 300 тонн. Обшивка изготовлялась вгладь, толщина ее вместе со шпангоутами достигала 150 мм.

Благодаря этим судам товары Черноморского бассейна и стран Востока, стекавшиеся в Константинополь, шли в итальянские и испанские порты Средиземного моря, а европейские товары попадали на Восток.

Сведения о незаслуженно забытых тружениках Средиземноморья долгое время хранились в музеях, а говоря о полакрах, в первую очередь имели в виду не тип судна, а парусное вооружение, при котором фок-мачта несла латинский парус и имела значительный наклон к форштевню.

Из Италии полакры распространились по всему Средиземноморью. В XVIII столетии о полакрах пишет У. Фалконер, утверждая, что полакры несли на грот-мачте прямые паруса, а фок- и бизань-мачты были снабжены латинскими парусами. Парусное вооружение полакров перекочевало в XVIII веке на быстроходные корсарские шебеки и торговые барки. В начале XIX века все мачты снабжались прямыми парусами и несколькими кливерами. Торговые маршруты полакров не ограничивались Черным морем. Суда эти выходили в Атлантику и поднимались далеко на север к берегам Ирландии, Англии и следовали далее в Голландию и Германию.

Из скудных и разрозненных сведений, полученных в архивах морских и археологических музеев Афин, Генуи, Венеции и Одессы, удалось восстановить об-



Этапы строительства

лик судна и дать общие размерения для проектирования.

Длина — 34 метра, ширина — 6 метров, грузоподъемность — 250 тонн, осадка — 1,4 метра, высота надводного борта — 1,6 метра. Развитые носовая надстройка, выдающаяся над основным корпусом в море на 2,8 метра, и кормовая надстройка, имеющая общую высоту над уровнем воды 4,3 метра. Сплошная палуба, имеющая в центре судна грузовой люк для опускания груза и лестницу для экипажа, и два световых люка для освещения камбуза и внутренних помещений.

Наш полакр будет нести на двух основных мачтах смешанное прямое и латинское вооружение. Экипаж — 16 человек. В расширенной кормовой надстройке расположился музей истории навигации, а в трюме — экспозиция, посвященная 200-летнему юбилею рождения города Одессы. Новоделу я решил дать имя «Одесса».



Этапы строительства



Глава 4.
«Утопленник»

Наконец морозным декабрьским днем позвонил Рихард. С нашей встречи в Греции прошло более двух месяцев. Телефонный разговор свелся к следующему. Он со своим другом помогут проекту, но сумма средств небольшая, 10 тысяч немецких марок. Остальное я должен искать самостоятельно. Деньги я смогу получить через банк частями, поэтапно… Ну что же, и на этом спасибо.

Положив трубку, я не знал, радоваться мне или огорчаться. За деньги, предложенные немецкой стороной, «с нуля» корабль не построить.

Это первое!

Как я уже знал к этому моменту, большое деревянное судно в нашем регионе построить просто невозможно.

Это второе!

Разместить заказ в России, к примеру, в Лазаревском, где строилась «Ивлия», в настоящее время нельзя. Границы, ограничения в переводе денежных средств, да и сами поездки после раздела бывшей Великой страны стали проблематичными.

Это третье!

Где же выход?

Выход был прост. Нужно найти старый корпус, т. е. ту самую основу, которую выстроить в нашем регионе и за имеющиеся у меня средства невозможно. Убрав все, как сверху, выше палубы, так и внутри, и оставив только остов, построить на нем средневековое судно. Желательно было найти деревянный корпус. Еще тридцать—сорок лет тому назад большие деревянные рыболовецкие суда строились в Мариуполе. Возможно, еще где-то сохранился такой «старичок» и мне удастся его купить для полной реконструкции.

С достойным другого применения упрямством я начал обзванивать рыболо-

вецкие колхозы и артели юга Украины. Часть из них уже перестала существовать, другие ничего о больших деревянных сейнерах не слыхивали. В самом Мариуполе последний 25-метровый деревянный «рыбак», пришедший в полную негодность, порезали на дрова год назад.

Одним из последних я дозвонился в город Белгород—Днестровский. Рыболовецкое предприятие и завод по переработке рыбы простаивали.

В трубке шумело, и разговор с директором был коротким.

— Что? Что вы ищете? Старый деревянный сейнер? Приезжайте завтра! Насчет деревянного не знаю, а вот один интересный экспонат я вам покажу. Будьте к обеду.

Я положил трубку. Надо съездить. По телефону все равно ничего не поймешь. Дорога от Одессы до Белгорода-Днестровского заняла полтора часа.

Прекрасный старинный город. Город-легенда. Человек поселился в этих местах в глубочайшей древности. Начиная с VII века до н. э. в Северо-Западное Причерноморье начали проникать греческие переселенцы. Обосновавшись на берегах Черного моря и основав такие колонии, как Мангалия, Калатис, Одесс, греки проникли и в дельту реки Тирас (Днестр. — **Прим. авт.**). В те времена лимана не существовало. Река своим ровным и спокойным течением несколькими руслами впадала в Черное море. Греки на правом берегу реки в 25 км от устья заложили поселение, которое назвали в честь реки — Тира. Город быстро рос. Этому способствовало то, что вскоре после своего основания он стал удобным обменным пунктом, где товары, привозимые кочевниками, обменивались на те, которые привозились с материка. В этом нет ничего удивительного — все поселения и города Древней Эллады окрепли и возвысились благодаря торговле.

Приходя в необжитые земли, греческие переселенцы старались не захватывать их, не воевать с местным населением, а примерялись к ритму жизни аборигенов, приучая их к своим культурным ценностям. Греки приходили на берега Северо-Западного Причерноморья, чтобы, в первую очередь, вывозить оттуда пшеницу. Отец истории, Геродот, отмечал, что местные, проживающие на берегах рек Северо-Западного Причерноморья, племена выращивают пшеницу в огромных



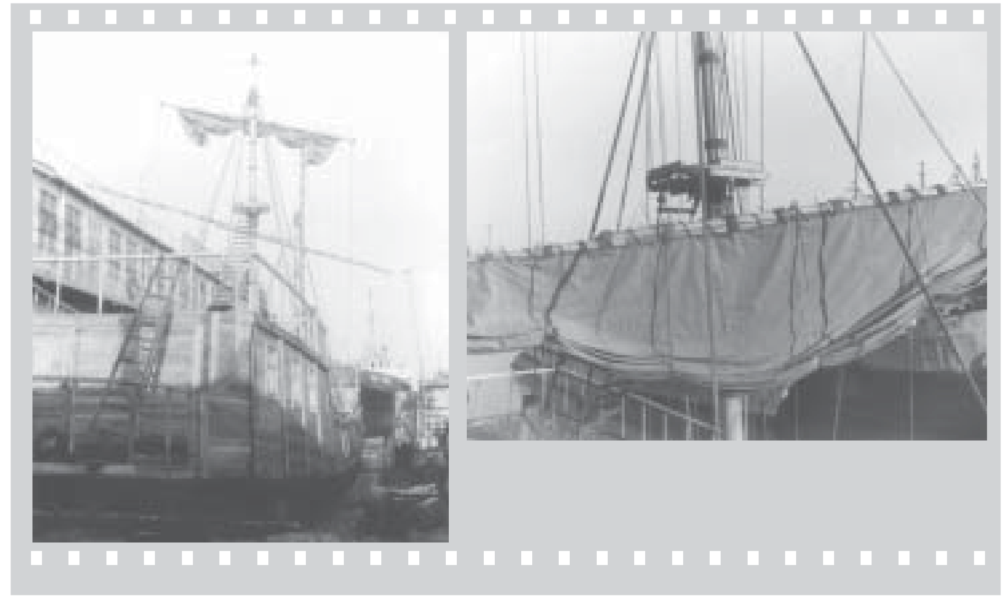
Установка мачт, рей и парусов

количествах. В самой Греции с пшеницей, а значит, и с хлебом, было очень туго. Поэтому греки с радостью покупали пшеницу у местных племен. Лодки и плоты, груженные зерном, сплавлялись по Днестру к Тире. Здесь, под стенами города, они перегружались на корабли, которые увозили пшеницу в Элладу. Выгоден был не только торг хлебом, выгодны были и те торговые операции, которые греки проводили взамен при скупке пшеницы.

В обмен на хлеб, кожу, воск и сильных рабов греки предлагали кочевникам изящные амфоры с хионским, кипрским и другими винами, хорошие, крепкие ярко окрашенные ткани, изделия ювелиров и самое главное — это оружие и предметы быта. Товары вначале изготовлялись в Элладе и приходили на греческих кораблях. Позднее многое стало производиться в самой Тире. Тира начала чеканить свою монету, которая стала обменным эквивалентом за покупаемую у кочевников пшеницу.

Раскопанные кварталы с остатками стен мощной кладки, улицы, мощенные камнем или битыми черепками керамики, говорят сегодняшним исследователям о величии города в пору его расцвета. Точнее, это был уже не просто город, а город-полис, маленькое государство. Основой этого государства был порт и крепость, находившаяся прямо над ним. В порту ежедневно грузились десятки различных парусников, а базарная площадь и ее торговые ряды никогда не были безлюдными. От центральной площади расходились широкие улицы, на некоторых из них располагались храмы, посвященные греческим богам: богине плодородия Деметре, славному Ахиллу, чей культ почитался на острове Змеиный, находящемся в нескольких десятках миль от устья Тираса.

В Тире наряду с небольшими домами для бедняков располагались дворцы и богатейшие дома торговой знати. Вокруг них были парки и сады. Ремесленники жили на окраине города, там и создавали великолепные произведения искусства, которые удивляют нас и по сей день. Многое из того, что было создано в Тире, можно увидеть в современных музеях Санкт-Петербурга и Одессы. Река была богата рыбой, и поэтому так почитаем был труд рыбаков в древней Тире. За окраинами, где жили ремесленники, находились поля и огороды, которые обрабатыва-



лись как греками, так и местным населением, и питали горожан овощами, фруктами. Причем не только саму Тиру, но и другие поселения вдоль побережья Днестра. Такой Тиру увидел знаменитый стратег Афин, полководец, правитель и просветитель Перикл.

Вслед за греками в эти места пришли римляне. Как гласит история, они не подвергли город разрушению, сохранив его устройство, которое было заложено еще греками. Произошло это во времена императора Нерона. Римляне переименовали город, назвав его Альба-Юлия. Во времена Нерона, после захвата Тиры, была отменена пошлина на вывоз хлеба из Поднестровья, что принесло гражданам города большие доходы. Это было настолько памятным событием, что местное самоуправление решило начать новое летоисчисление с момента введения указа. Римляне сделали многое для того, чтобы укрепить город. Они еще больше расширили улицы, построили в центре цирк, где состязались гладиаторы. Римское время для города, возможно, было самым спокойным за сотни лет его истории. Но начавшееся переселение народов в VI веке прервало этот покой.

Под стенами города появилось воинство готов, двигавшихся из глубины степей на ослабевшую Римскую империю. Свирепые предки германцев с топорами и колами в руках крушили все, не щадя ни старого, ни малого. Альба-Юлия была разрушена. Но и готы с годами поняли значение этого города и ослабили свою жестокую власть над ним. Город начал подниматься из руин. Но его возвышение было недолгим. Вслед за готами на поля Северо-Западного Причерноморья двинулись конные полчища гуннов. И вновь от города на реке остались руины и горстка жителей — потомков многоязычной семьи греков, готов, римлян. Но и гунны были не последними кочевниками, пришедшими на эти земли.

После них из далеких земель за Волгой сюда пришла орда аваров. Несколько лет на территории города была ставка хана Аспаруха, двинувшегося затем дальше — покорять Европу. В VIII—IX веках наследие всех этих племен, владевших городом, приняли и умножили славяне. Возможно, это были те племена, которые в «Повести временных лет» называют иверцами. Белгород-Днестровский под рукой славянских князей в средние века стал крупным ремесленным и торго-



«Одесса» пережила обледенение

вым центром. Его кузнецы, ювелиры, стеклодувы, оружейники были известны на территории расселения всех славянских племен. Здесь ранее, чем во многих других славянских городах, появился гончарный круг, здесь научились так искусно обрабатывать кожу и делать ее настолько тонкой и прозрачной, что на ней мастера затейливой вязью описывали события, происходившие вокруг и в самом городе.

Видимо, в те далекие времена деревянные стены, окаймлявшие город, стали заменяться на каменные, из знаменитого белого камня-ракушечника, который добывался совсем недалеко от этих мест. Есть предположение, что произошло это еще ранее, в римские времена. И Альба-Юлия несет в себе слово «белый», что означает «альба». Вообще, город неоднократно переименовывался. В разные времена он назывался Альба-Юлия, Чаган-Балгасун, Чаттадья, Алпек, Аккерман. Но все эти названия, кроме самого древнего — Тира, за двадцатипятивековую историю города несут в себе корень «белый». А названия эти принадлежали римлянам, монголам, молдаванам, туркам. Как считают исследователи, происходит это потому, что здесь всегда строили из мягкого и удобного в обработке ракушечника.

Но вернемся к событиям тех далеких времен, когда под стенами Белгорода появились новые орды воинственных степняков-печенегов. Именно они несколько раз пытались захватить город. И почувствовав возможность страшных последствий от прихода племен, стоящих на более низком уровне культурного развития, жители Белгорода охотно присоединились к растущему государству Киевская Русь.

На 20 лет раньше Киева Белгород принял христианство. И сегодня туристам в городе показывают белую часовенку на могиле святого мученика Иоанна Почавского. Как считается, Иоанн Почавский был замучен в более поздние, ордынские времена, но почему-то именно ему местная молва приписывает крещение этого края.

Когда междоусобицы ослабили Киевскую Русь, на ее землях возвысились несколько феодальных княжеств, одно из которых стало называться Галицко-Волынским. Именно под его властью оказался Белгород-Днестровский. Но междоусобица и ослабленность некогда мощного Киевского государства привели к тому, что под ударами монгольских орд одно за другим пали враждовавшие меж-



Последние дни перед выходом в море

ду собой славянские княжества. В 1241 году город на Днестре не избежал судьбы десятков славянских городов и пал под натиском полчищ хана Нагая. Белгород формально стал столицей нагайской орды. Но только формально.

В городе еще во времена галицко-волынских князей появились торговцы и мореходы из Западной Европы. И в первую очередь, представители генуэзского купечества. Именно они, генуэзцы, заложили ту крепость, которую мы знаем сегодня, откупив у кочевников право пользоваться городом и портом, значение которых для международной торговли Генуя понимала намного лучше, чем жившая войнами, огнем и мечом нагайская орда. Но власть генуэзцев для белгородцев оказалась тяжелее татарской. Они нещадно эксплуатировали местное население, вывозя через порт миллионы тонн грузов, отправлявшихся не только в Италию, но и дальше, через посредников, в Центральную Европу.

В 1362 году генуэзцы были изгнаны из города, и он объявил себя вольным. Как и тысячу лет назад, при древних греках, здесь начали чеканить монету. Будучи вольным, город открыл свои двери для новых поселенцев. Здесь смешивались языки, сталкивались обычаи: в относительно небольшом 20-тысячном городе проживали тогда итальянцы, русские, греки, болгары, евреи, армяне, турки, татары и другие национальности. Уживаясь друг с другом, они ставили рядом храмы разных религий.

Но недолго Белгород оставался свободным и вольным городом. Военный водоворот втягивал в себя мирных ремесленников, пахарей и рыбаков. Будучи уникально расположенным на перекрестке морских и торговых сухопутных путей, город-мастерская, город-рынок всегда притягивал к себе завоевателей. Так произошло, когда вскоре он был подчинен окрепшему в ту пору Молдавскому княжеству и получил новое название Четатя-Албэ.

Через столетие Молдавское княжество попало в зависимость от Турции. Вместе с ним в состав новой турецкой провинции вошел и Белгород. Турки дали ему последнее иноземное название — Аккерман, что означало «белая крепость». И это название, как ни странно, оказалось очень долговечным. Только в 1944 году, перед самым окончанием Великой Отечественной войны, город вновь обрел



После неудачной первой попытки художник Л.Герасимов вынужден был реставрировать носовую фигуру, поврежденную во время швартовки

свое древнее имя и стал зваться Белгородом.

Во времена русско-турецких войн он имел огромное значение как морская база — вначале для турецких, а потом и для российских войск, изгнавших с этих земель турков. Когда-то его комендантом был будущий победитель Наполеона князь Голенищев-Кутузов. Крепость Белгорода-Днестровского, которую мы видим сегодня, неоднократно разрушалась во время этих войн и так же неоднократно восстанавливалась.

Уникальна не только история Белгорода, но и его культурные традиции. Здесь бывал Перикл, легенды гласят, что в древней Альбе-Юлии мог бывать великий поэт Овидий, именно сюда приезжал опальный Пушкин, а позже и ссыльный польский поэт Адам Мицкевич. Посещал город и певец Октябрьской революции Максим Горький.

Сегодня прекрасный белокаменный город с радостью приглашает под стены крепости многочисленных туристов. Именно им профессиональные гиды с удовольствием процитируют слова известного путешественника XVII века Эвлия Челеби, подробно изучившего крепость, превращенную в могучую твердыню его соотечественниками-турками. Он писал: «Окружность крепости составляет 3 тысячи 60 шагов. Стоят превосходные пушки, каждая размером в 45 пядей. Внутри у нее могут поместиться два человека. В плане эта крепость имеет форму четырехугольника, и в ней проходит шесть рядов прочных разделительных стен». Челеби упоминает также и о том, что цитадель имеет мистическую силу. Он видел, что внутри крепости, под сводами внутренних ворот, были подвешены громадные зубы и челюсти древнего богатыря Салсала.

Мы можем только предположить, чьи кости, какого дивного древнего животного были подвешены турками под сводом ворот... Видимо, их предназначение было — напугать тех, кто хотел бы завоевать эту крепость. Но не испугались ни зубов, ни костей, ни крепких высоких стен безоглядно храбрые запорожские казаки. В 1594 году крепость с ее сотнями орудий, мощными башнями и широкими стенами была молниеносно захвачена отрядом Григория Лободы, который темной ночью на ладьях-чайках пошел в лиман, высадился недалеко от крепости и



До свидания, Одесса

совершенно незамеченным напал на нее, захватив врасплох. Для захвата крепости потребовалось всего несколько часов, но удержать ее казаки не смогли. Отступив, они пригрозили туркам, что вернутся снова.

Вообще, к приступам, штурмам и осадам, молниеносным и очень затяжным, страшным и разрушительным набегам Белгород за двадцать пять веков привык… Штурмовали его не только в древние времена кочевники, желавшие разрушить греческий форпост, но и во время последней мировой войны, когда русские войска освободили Белгород от совместного немецко-румынского гарнизона, находившегося в крепости.

…Чудесное морозное утро, проведенное в крепости, близится к обеду. Пора на завод. Лиман холодно серебрится и как тысячи лет тому назад омывает неприступные стены крепости. Выхожу из центральных ворот. Когда-то подъемный мост делал крепость неприступной со стороны суши. Сегодня вода лимана не попадает в ров, но и без этого впечатление мощи и силы не оставляет никого, кто побывал возле этих стен.

Хотя крепость и носит печать времени, она не потеряла своего значительного вида. Ее башни так же грозны, как и в далекие времена. Интересным и поучительным является то, что в некоторых местах в наружной стене можно разглядеть застрявшие между камнями ядра. Они здесь уже несколько столетий и слились воедино с камнем. У подножия крепости археологи вот уже несколько десятилетий ведут раскопки античной Тиры.

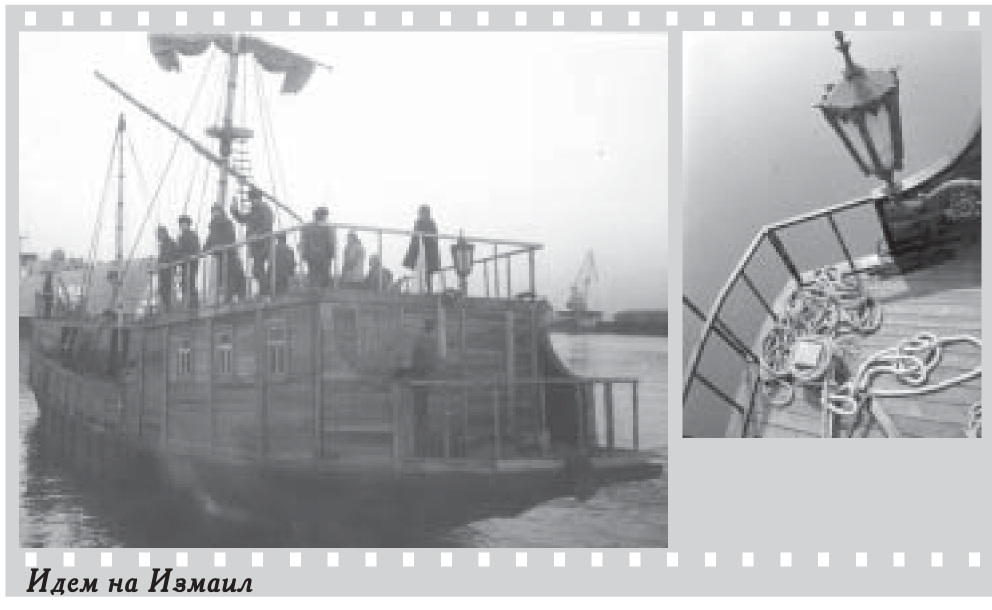
Обогнув крепость и попетляв по узким улочкам, подхожу к проходной завода. На заводе тишина. Чувствуется запустение. Некогда снабжавший рыбными консервами весь регион, сегодня завод простаивает. В кабинете директора меня встречает крепкого телосложения мужчина. Даже не представившись, он спрашивает меня:

— Печать привезли?

— Какую печать? — недоумеваю я. — Вы, наверное, меня с кем-то спутали?

— Да нет, не спутал! Вам нужен «утопленник»?

— Нет, мне нужен корпус «рыбака», и лучше, чтобы он был деревянный.



Идем на Измаил

— Посмотрите в окно. Вот они оба лежат на грунте. Забирайте!

Я посмотрел в окно. Возле покосившегося причала, затопленные по палубу лежали два сейнера длиной метров по тридцать. От увиденного даже дар речи на какое-то время потерял.

— Что? Не ожидали? Зато бесплатно!

— Но, простите, а как же я их заберу?

— Это уже не мои проблемы. Завод стоит. Рабочим платить нечем, а тут эти «зеленые», и рыбохрана. Вот полюбуйтесь.

Он передал мне пачку актов. Это были акты и уведомления о штрафных санкциях.

— А почему суда притоплены? У них что, пробоины?

— Нет. Мы специально открыли кингстоны и притопили их еще пять лет тому назад. Иначе бы их разбило о причал. Ну что, печать есть?

Я совершенно опешил, достал из портфеля печать и через 10 минут подписал и пропечатал акт о передаче «Центру исследований истории мореплавания» двух сейнеров на разделку под металлолом.

— Ну вот и все! В следующем месяце пусть «зеленые» уже вас достают, — с радостью пробасил директор.

Мы попрощались. Я спустился на берег и осмотрел «утопленников». Мало того, что они были до палуб под водой, надстройки искорежил огонь. Видимо, сейнеры не раз поджигали. Вот и отлично — теперь я судовладелец двух утопленных «рыбаков». Что делать дальше? Почему я не отказался? Почему не ушел из директорского кабинета? Наваждение какое-то…

Добравшись домой, ночью я так и не сомкнул глаз, а утром позвонил моему другу Виктору Бризинскому, прекрасному инженеру-кораблестроителю, который не раз консультировал меня по вопросам, касающимся конструкции «Ивлии», он же выполнил для центра проект средневековой генуэзской галеры «Джинестра», который, к сожалению, так и не был осуществлен. Виктор и его отец, Алексей Михайлович Бризинский, создали для нас ряд уникальных моделей кораблей прошлых эпох. Именно эта коллекция, дополненная картами, керамикой, амфорами,



В караване, который ведет толкач «Капитан Бабкин»

копиями древних якорей, должна была стать основой музея, который я задумал разместить на будущем полакре.

Когда я рассказал Виктору о случившемся, в трубке надолго повисло молчание.

— Ну ты даешь! И что дальше?

— Это я у вас хотел спросить. Что мне теперь делать?

— Не знаю! Буду думать, посоветуюсь на работе (В. Бризинский работал и работает до наших дней ведущим специалистом научного исследовательского объединения «ЮЖНИИМФ». — **Прим. авт.**).

Целый день я не находил себе места. Ну и влип. Вот это проблема... Наконец-то зазвонил телефон.

— Игорь, ты? Ну ты и везунчик. Первый же коллега подсказал, что ты не потерял, а нашел.

Он дал мне телефон одной небольшой фирмы по разделке металлолома. Они базируются в городе Ильичевске и режут старые суда.

— Я уже звонил туда. Они с радостью заберут «утопленников».

— Обоих? — спросил я.

— А это уже как ты сам захочешь.

Я взял у Виктора номер телефона и на следующее утро связался с «искателями металлов». Мужчина на том конце провода сообщил, что его зовут Юрий Константинович и он готов заключить со мной контракт и забрать сейнеры, но так же, как и достались они мне, то есть безвозмездно.

— Ну что, согласны?

Не знаю, что на меня нашло и что руководило моим ответом, но мне показалось, что за меня говорил кто-то другой.

— Я отдам вам только один сейнер, а второй за это вы отбуксируете в Одессу.

Тишина. Ответ последовал не сразу.

— Я должен подумать, посчитать. Завтра я отправлю на место двух водолазов. Они осмотрят корпуса. Если пробоин нет, а только открыты кингстоны, как вы утверждаете, возможно, я и приму ваше предложение. Если пробоины есть, то вам придется искать другую фирму.



На борту «Одессы»: (сверху вниз) И.Мельник, И.Сухарьков, Л.Герасимов, А.Иванов, А.Забудько, О.Кравцов, О.Филипчук, А.Мостовой, В.Милованов, А.Ерес, Е.Опаренко, В.Никулин.

Фотографирует нас тринадцатый член экипажа Э.Плешко

В трубке раздались короткие гудки. Я вновь перезвонил Виктору и рассказал о разговоре с Юрием Константиновичем.

— Удивляюсь тебе, Игорь. Какое нахальство! Получил бесплатно, чуть не плакал, чтобы от них избавиться, а тут еще один себе, да и с доставкой в Одессу. Ну ты наглец! Кстати, а куда ты собираешься его тащить и вообще, что с ними делать? Ты же хотел деревянный корпус.

— Виктор! А если деревянного и в помине нет? Денег кот наплакал, а тут такой случай — «утопленник», да еще, если повезет, то у стенки пирса, без копейки денег.

— У какого, Игорь, пирса?

— А вот поэтому я вновь вам и звоню.

— Ну ты наглец! Как что в голову взбредет, спасенья нет. — Виктор засмеялся.

— Я знаю, что вы в хороших отношениях с плавмастерскими, принадлежащими Одесскому торговому порту.

— Да, я неплохо знаю их начальника. Но человек он сложный, я бы даже сказал, сверхтребовательный. А у тебя желания, как всегда, будут непомерные.

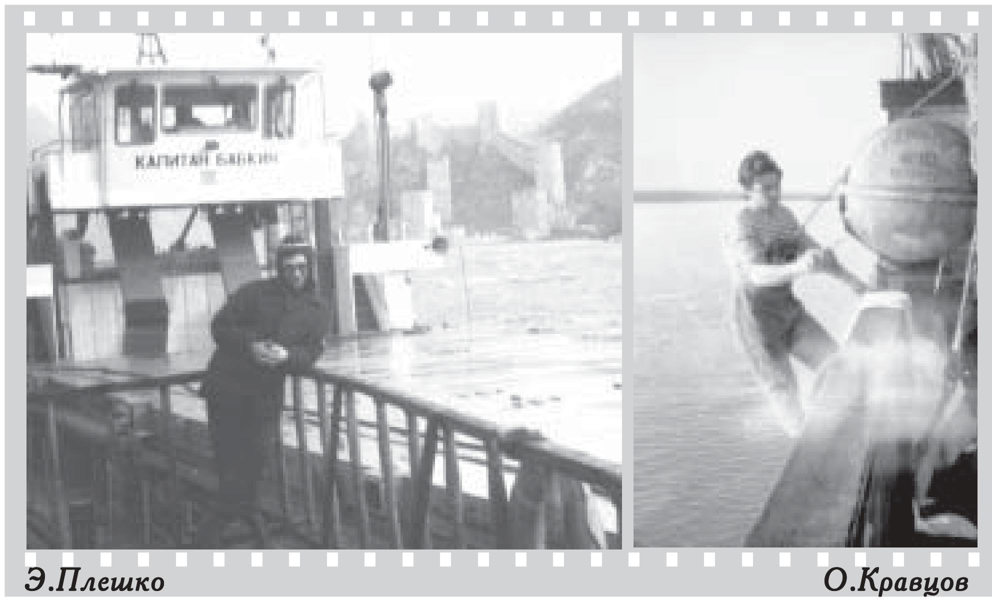
— Нет! Нет! Что вы?! Мы строить будем вместе с рабочими. Вся черная работа наша. Нам бы только поднять на стапель и сделать корпус, а все остальное — и надстройка, и обшивка древесиной, и мачты, и такелаж — это сделаем все сами.

— Хорошо, убедил. Я поговорю с ним. Но дождись вначале ответа от «металлистов».

Последующие четыре дня прошли в нервном ожидании. Позвонит Юрий Константинович или нет?! Десяток раз я порывался звонить сам, но великая театральная пауза торжествовала. И все же я добился своего. Наш разговор был очень коротким.

— Мы готовы один сейнер забрать на металл, а другой отбуксировать в Одессу. Корпуса, как ни странно, в хорошем состоянии. Операцию можно провести в начале марта. Согласны?

— Согласен!



Э.Плешко ***О.Кравцов***

— Тогда приезжайте, будем подписывать договор…

Это был успех, но он будет не полный, если в ближайшее время я не найду подрядчика для строительства будущего полакра.

Как и обещал Виктор, он переговорил с начальником плавмастерских Одесского порта. Мне была назначена встреча, на которую я пришел с эскизом будущего судна. Валентин Михайлович внимательно выслушал меня, частенько посмеиваясь в усы. Резюме его было таково:

— В большие проекты я не верю. Давайте поэтапно. Приводите ваш «утопленник». Я посмотрю и оценю корпусные работы. Вы их оплатите. Мы их выполним. Затем следующий этап и так далее. Вам все понятно?

— Да.

— И вот еще… Если денег нет, то «корыто» я порежу на металл, чтобы покрыть затраты. К такому исходу вы готовы?

— Готов.

Вот и все. Производственная машина начала раскручивать свой маховик. Пора было собирать будущий экипаж.

У меня дома собрались мои друзья. С большинством из них я путешествовал на «Ивлии». И хотя сам проект на копии древнегреческой диеры продолжался и им руководил Павел Гончарук, часть экипажа решила участвовать в новом проекте вместе со мной. В гостях у меня Олег Кравцов, Александр Иванов, Александр Бершадский, Владимир Котов, Евгений Опаренко, Александр Филипчук, Валентин Никулин, Леонид Герасимов, Александр Ерес, Гайоз Арчвадзе, Павел Аксенов. К нам присоединились новички: Владимир Милованов, Игорь Сухарьков, Андрей Забудько, Дмитрий Зелюк, Александр Мостовой, Эдуард Плешко, Николай Матяш.

Разговор затягивается глубоко за полночь. Работы непочатый край, а выйти в море я хочу уже в конце года. Возможно ли это? Ребята в раздумье. Многим придется бросить работу и ради далекой мечты трудиться на судне. А ведь денег я платить им не смогу. Их просто нет. Хватило бы на материалы. Многие колеблются. Толи еще будет когда они увидят «утопленник».



В низовьях Дунай полноводен, как настоящее море

—Думайте. Я уверен, что проект стоит того! — подвожу итог нашей встречи.

На прощание Игорь Сухарьков задает последний вопрос:

— Игорь, а маршрут? Маршрут известен? Куда идем? Ранее ты хотел показать корабль и музей, расположенный на нем в городах-партнерах Одессы: Варне, Пирее, Генуе, Марселе, Барселоне.

— Ты прав! Эту акцию я хотел посвятить 200-летию основания нашего города.

— А теперь?

— Вы же знаете, что деньги на юге Европе я не нашел. Обещают спонсировать проект немцы, но они хотят, чтобы корабль был представлен в Германии.

— Что это означает?

— Это означает, что наш маршрут пройдет по рекам Европы из Черного моря в Северное: Дунай, Майн, Рейн, Ваал. Пять тысяч километров от Одессы до Амстердама.

Возглас удивления был ответом на мою пылкую речь.

— Боюсь я, Игорь, что это прожект, — резюмирует Владимир Котов.

— Друзья мои, кто не пытается, тот ничего не делает. Я верю в успех. Разойтись мы сумеем всегда. Давайте попробуем! «Ивлия» создавалась не легче, а теперь ее знают по всей Европе.

На этом мы и расстались. Провидение было на моей стороне, и уже через 10 дней «утопленник» был отбуксирован в Одессу и закачался на воде возле пирса плавмастерской. Вид судна был ужасающим. Обгоревший, обросший ракушками, ржавый корабль с трудом можно было представить красавцем-парусником, который я хотел построить.

Оценив первый этап работ, начальник судоверфи выделил бригаду газорезчиков, которая начала срезать надстройки, а затем и вырезать внутренности уже бывшего сейнера. Работали рабочие быстро, вот уж точно «ломать не строить». Когда я по вечерам приходил на пирс, то казалось, что днем на судне поработал Джек-потрошитель. За десять дней было срезано все, что когда-то было надстройкой и фальшбортами. Резаки разрезали палубу, смели все переборки, распо-



Идем по Югославии ***Караван проходит Будапешт***

лосовали некогда мощный дизель в машинном отделении. «Зачищенный» корпус всплыл так, что оголилось больше чем наполовину перо руля. Начальник плавмастерской, посмеиваясь в усы, неоднократно меня спрашивал:

— Ну что, порезать порезали, а строить кто будет? Или дорезать до конца?..

— Нет, Михалыч! Пока хватит. На днях за первый этап рассчитаюсь.

— Поторопись, а то рабочие зарплату хотят получить.

На счастье, деньги из Германии уже пришли, и конфликт затухнул не разгоревшись.

Неоднократно звонил Рихард. Его интересовали сроки и готов ли я к изменению маршрута. По его мнению, в Германии корабль-музей будет более интересен, чем в Средиземноморье, где судов-диковинок и так хватает. Я с ним согласился, а вот насчет сроков ничего ответить не мог. Мы только начали работу, даже проект не готов, только общий вид-картинка, а немцы уже хотят видеть результат. Успокоив Рихарда, я успокоился и сам и приступил к работе. В это время проекту оказал большую помощь Виктор Бризинский, который помог сделать наброски и чертежи будущего полакра. В полную силу заработал наш экипаж. Ребята трудились по двенадцать-четырнадцать часов в сутки и в будни, и в выходные.

В начале мая судно, а точнее его остов, вынут из воды и установлен на стапель. Профессиональные мастера латали корпус.

К этому моменту на судне уже были выстроены острая носовая и высокая кормовая надстройки, поднялись новые фальшборта. С палубы внутрь корабля вели новые люки. Как это все диссонировало со ржавым, битым-перебитым корпусом.

Сколько килограммов ржавчины, наростов было сбито и содрано вручную и зачистными машинами, никто не считал, а вот заплат только в корме, пострадавшей за время пребывания в воде, поставили больше всего — двенадцать. На корпусе, латая проржавевший металл, а точнее вырезая куски иногда в 1,5 кв. метра, работать могли только специалисты-корпусники. Это были постоянно работающие с нами от плавмастерской Афанасьевич и Матвеевич — рабочие с тридцатилетним стажем, супермастера, их мало назвать профессионалами, это небожители



А.Забудько *О.Кравцов и И.Мельник*

Во время перехода участникам хватало работы по доводке судна

с резаками и электродами в руках. Когда Матвеевич варил потолок, у меня создавалось впечатление, что сам Гефест взялся за работу.

«Одесса» — бывший «утопленник» — росла на глазах. День, ночь... День, ночь... День, ночь... Наш рабочий день 12—14 часов. Четыре сварочных аппарата гудят не смолкая.

Там, где метал прохудился до 3 мм, надо резать и варить новый. К удивлению, очень прилично сохранился набор судна. Сейнер был построен в 1951 году, а тогда металл изготовляли качественным.

Пока профессионалы резали и «штопали» корпус, мы начиняли обшивку деревом. Эта работа также не из простых. Пригнать надо доску к доске, а использовали для этого по дешевке доставшийся нам лес — вяз и граб, колкую, плохо поддающуюся обработке древесину. Что поделаешь?! «По Сеньке и шапка», а в нашем случае — по деньгам и лес. Но и такой бы нам не достать, если бы не Олег Филипчук. Этот лес был привезен с севера Одесской области, откуда он сам родом.

День, ночь... День, ночь... Сшиты паруса, вручную выструганы Сашей Мостовым мачты и реи. Закончили сварочные работы два Олега: Кравцов и Филипчук, да и подсобники, вроде меня, стараются не ударить в грязь лицом.

Август. Пора и на воду. Только когда нас ставили на стапель — весили мы тонн 80. А сейчас? За три месяца столько на борт натаскали! Самыми тяжелыми стали новые надстройки и дизель. С ним помог мой институтский товарищ — Юра Фуртатов, работавший тогда начальником цеха механизации на СРЗ-1. Сегодня он уже директор судоремонтного завода. Старый списанный дизель перебрали, вдохнув в него новую жизнь, рабочие цеха механизации.

Поднимет нас плавкран или нет? Как оно там будет? Ну что, перед водой и бутылочку шампанского не грех разбить о борт. Я своевольничаю, назначаю сам себя крестной мамой и разношу бутылку шампанского вдребезги — так, что не только осколок или горлышко, а пробку найти не могут. Нервы...

Подъем. Плавкран мощный, большой, но его предел 100 тонн... Кренится плавкран! Ох, как кренится! Крен таков, что часть его палубы уходит в воду, но капитан, он же крановщик, — профи. Еще метр, еще полметра... Все. Крещен-



В.Милованов и А.Мостовой

ный «Одессой» корабль на воде. Ура! Или слава Богу! Или пронесло! Но раздумывать времени нет…

Читатель может задаться вопросом: вот автор описывает такое событие, как постройка корабля и совершенно не уделяет внимания разговорам между членами экипажа, эмоциям, душевным порывам… А я их, дорогой читатель, не помню. Подъем в 6.00, отбой в 23.00. На мне все материалы для строительства, работа по координации совместных действий с плавмастерской, все оргвопросы: паспорта экипажа, визы, оформление документов на строящееся судно под регистр, чертежи, планы, выпуск рекламной продукции, оформление музея, пошив парусов и многое, многое другое… А ребята работают, нет — пашут на судне. Не до разговоров нам было, не до эмоций. Все, что помню, это только день, ночь, день, ночь...

Нас ждут и торопят. Торопит господин Гекнер. Торопит Регенсбург. Немецкий город ждет «Одессу» и хочет приурочить приход корабля из города-партнера к рождественским праздникам. Это еще одна задача и непростая. Во время описываемых событий по Дунаю самостоятельно суда не ходили, только в караванах. Виной всему война в Югославии. Но как стать в караван? На помощь пришел мой давний товарищ и коллега по работе Валерий Устянский, выступивший нашим представителем в Департаменте морского и речного транспорта. Начальник департамента Леонид Петрович Сушкин, связавшись с начальником Дунайского пароходства, помог нам войти в готовящийся караван. С благодарностью вспоминаю этих людей, которые вникли в наши проблемы и помогли проекту осуществиться. Спасибо.

Сентябрь, октябрь и ноябрь пролетают, как один день. Все практически готово. И тут вмешивается погода. В 20-х числах ноября термометр показывает: -13 °С — -15 °С. Одесская бухта покрывается льдом. Таких холодов никто из нас не помнит. Старики говорят, что последний раз такие морозы были в 1949 году.

Морозы заканчиваются только в первых числах декабря. Еще неделю бухта оттаивает и вот, наконец, корабль выходит на ходовые испытания, которые проходят достаточно успешно.

Поставленный нами 150-сильный дизель работает устойчиво. На борту нас



В верховьях Дунай мелковат и очень быстр

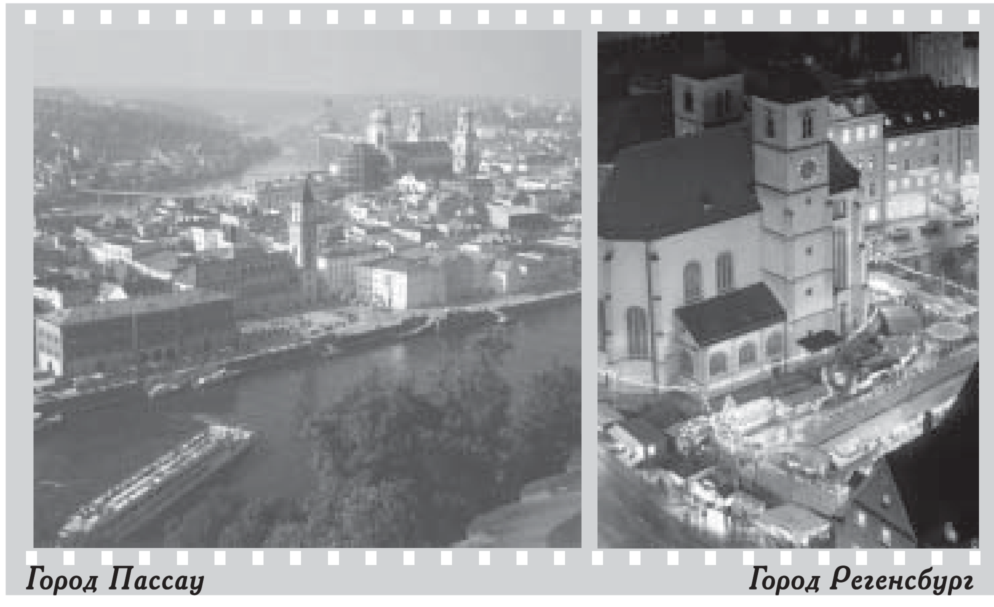
семнадцать человек, готовых начать экспедицию. Ходовые мы заканчиваем в яхт-клубе, отстаиваемся ночью и в 9.00, подгоняемые свежим ветром, вырываемся на вольный морской простор. Правда, предшествовала этому долгая беседа с начальником погранзаставы, которого с колоссальным трудом и немалым количеством спиртного выпустить нас в море убедил Владимир Котов. Он же во время отшвартовки чуть было не оказался за бортом.

Створ яхт-клуба очень узкий, и при наших габаритах и сильном боковом ветре была опасность навалиться на бетонные плиты, ограничивающие выход из яхт-клуба. Было принято решение удерживать корабль на тросах и раскрутить винт, чтобы затем, отдав швартовые, «пулей» вылететь из яхт-клуба. Удерживая швартовый, Володя не услышал из-за шума двигателя и ветра команду и вместе с канатом совершил кульбит в воздухе, чудом оставшись на палубе. Счастье, что опыт швартовок на «Ивлии» помог ему моментально среагировать и выпустить из рук улетевший в воду канат. Проскользнув в створ ворот яхт-клуба, мы быстро ложимся на курс и удаляемся от берега.

Вначале все идет хорошо. Вот уже на траверзе мыс Дачи Ковалевского, который, как ни странно, нам обогнуть так и не удается. Глохнет дизель, к тому же погода начинает портиться. Мы становимся на якорь, прикладывая все усилия, чтобы удержать судно на волне. Это не удается. Якоря скользят по грунту, не желая цепляться. Приходится вытравливать всю якорную цепь. Это помогает ненадолго, но достаточно для того, чтобы суетившиеся возле замершего двигателя механики Саша Ерес и Олег Филипчук поняли причину, устранили поломку и запустили дизель.

Ветер усиливается, а вместе с ним и волнение. Оказывается, мы проболтались, вновь запуская дизель, более трех часов. Короткий зимний день быстро пробегает свой «экватор». Решение приходит само собой: нужно возвращаться. Дизель работает с перебоями. Погода грозит перерасти в настоящий шторм. Зимнее Черное море шутить не любит, а рисковать людьми и «Одессой» нельзя. Возвращаемся...

Ошвартовались мы в порту в сумерки, пробыв в первом своем рейсе шесть с



Город Пассау *Город Регенсбург*

половиной часов. Как назло, при входе в порт вновь на время замолчал дизель, а вместе с ним и ходовые огни, и рация, к тому же при швартовке мы нанесли увечье носовой фигуре, расплющив нос нашему Одиссею. Все это вылилось в административное взыскание, вынесенное мне со стороны капитана порта. Настроение у всех подавленное, и это объяснимо. Предстоит дополнительная неделя, а то и больше, работ по ремонту дизеля. Переход в устье Дуная откладывался, а вместе с ним таят наши планы еще в текущем году войти в состав каравана, идущего в Германию.

Окончились отпуска у части членов нашего экипажа. Четверо вынуждены были оставить затею уйти в экспедицию. Новость не из приятных, так как руки на судне нужны.

Нас остается чертова дюжина — то есть тринадцать. Правая моя рука и первый помощник — Олег Кравцов, штурман — Игорь Сухарьков, механики — Александр Ерес и Олег Филипчук, боцман — Александр Мостовой, художник — Леонид Герасимов, все плавание до Регенсбурга оформлявший выставку и музей, матросы — Эдуард Плешко, Владимир Милованов, Александр Иванов, Валентин Никулин, Андрей Забудько, повар Женя Опаренко.

Так нам только казалось... Оказывается, нас было четырнадцать. Четырнадцатой пряталась где-то под обшивкой невизированная крыса, доставившая затем много беспокойства. Однажды она даже умудрилась обесточить судно, перегрызя электрокабель, не говоря уже о мешках с крупами, одеялами и деревянными комингсами. Ушла она от нас уже в Регенсбурге, причем на мясокомбинат, недалеко от которого мы стояли. Ушла улучшать крысиную немецкую породу.

Но до Регенсбурга было еще далеко. После ремонта двигатель вновь заработал без перебоев. Установившаяся ясная, хоть и прохладная погода подняла настроение.

22 декабря в 7.30 в лучах восходящего солнца «Одесса», мерно подрагивая от бьющегося у нее внутри железного сердца, во второй раз вышла на морские просторы.



На набережной Регенсбурга



Глава 5.
Река вечности

Воронцовский маяк остался за кормой. Через полтора часа «Одесса» прошла мыс Дачи Ковалевского. Погода хоть и холодная, но солнечная. Корабль великолепно слушается руля. Дизель дает нам ход пять узлов. Завороженно смотрю на оконечность мыса. Там, наверху, монастырь и Одесская духовная семинария. Там же служит и руководит семинарией отец Александр.

Он и не догадывается, что этим солнечным утром «Одесса», которую он два месяца тому назад «крестил», огибает мыс, устремляясь в открытое море.

Мне вспомнилось, как отец Александр обходил наш корабль, окропляя помещения, палубы, мачты и паруса, даже машинное отделение. Освятив все, он спросил:

— Ну что, везде побывали?

— Нет, отец Александр, — ответил я. —Еще носовая фигура осталась.

— А кого она изображает?

— Это Одиссей, древнегреческий герой.

— Нет, Игорь, уволь. Нехристь эту я освящать не буду.

Я замялся, но настаивать не решился. Отец Александр — человек несгибаемой воли. Если сказал «нет», никакие уговоры не помогут.

А может быть, он что-то предчувствовал? Забегая вперед, следует отметить, что Одиссей наш был не очень-то везучим. Разбили мы ему лицо уже в первый наш выход; через год в городе Майнце в корабль врезалось пассажирское судно, да так, что вновь повредило носовую фигуру; а еще через два года в Голландии, когда «Одесса» оставалась без присмотра, носовая фигура вообще была похищена. Не знаю, принесет ли она новым хозяевам счастье, но отец Александр отказался освящать ее наотрез.

Во время обряда на борту присутствовал представитель Государственной

инспекции маломерного флота Украины Николай Михайлович Скрябнев. Именно он за пять лет до описываемых событий взял на себя ответственность и зарегистрировал «Ивлию». И сейчас он скрупулезно обследовал наш новодел. Его резюме было таким:

— Корабль мне нравится. Поработали на славу. Документы о регистрации я подпишу.

Через две недели судовой билет был у меня на руках...

Прекрасный зимний день сопровождает корабль до самого заката. На счастье, ночь не приносит ухудшения погоды, а вышедшая луна осветила кораблю подход к Жабриянской бухте, в глубине которой находится порт Усть-Дунайск. Средняя скорость перехода составила 5,5 узла. Стали на якорь, правда, перед этим чуть не задели здоровенный, совершенно не освещенный бакен. Оказывается, для современного устья Дуная это дело обыденное — нехватка электроэнергии, но для нас странновато. Как понимает читатель, радара у нас, как и спутниковой связи, естественно, быть не могло!

Утро выдалось таким же спокойным и солнечным, как и прошлый день. Мы вошли в акваторию Усть-Дунайского порта и вновь стали на якорь.

Дальнейшее наше передвижение по Дунаю возможно только с караваном. Дунай закрыт. Война в Югославии максимально обострила отношения с ней всего мира, объявившего югам блокаду. Любое передвижение плавающих средств через эту многострадальную страну разрешено только после соответствующей санкции ООН. Однако узнали мы об этом уже в Измаиле, где начали оформлять свои документы на постановку в караван. Таможенный инспектор подвел нас к двери, где работали постоянно акредитованные в Украине представители Совета Безопасности ООН. Нами будет заниматься швейцарец, к большому сожалению, я не помню фамилию этого человека. Очень внимательно он осматривает наше судно, осматривает все придирчиво и профессионально, замеряет количество топлива в танках, переписывает количество продовольствия, сигнальных ракет, фальшфейеров. И уходит, сказав, что ничего не обещает, так как разрешение на постановку в караван дает не он, а по его запросу Брюссель, где сейчас выход-



Открытие выставки в Регенсбурге. В центре мэр города господин Аннус

ные, точнее рождественские предновогодние каникулы.

Просить или требовать абсолютно бесполезно, но он постарается нам помочь. До выхода каравана двое суток, которые проходят в нервном ожидании. Нет смысла описывать это время. Разрешение мы получаем в последний момент, в 13 часов 30 декабря, и становимся в караван в 16.00. Караван имеет длину 300 метров, состоит из 8 лихтеров, двух самоходных барж и толкача «Капитан Бабкин», ведомого опытной рукой капитана Филатова. К 20.00 прибывают «власти», которые с пристрастием досматривают как весь караван, так и нас, что совершенно неудивительно, так как мы, изможденные, немытые и нечесаные, представляем из себя ватагу пиратов, а «Одесса» — «Летучий голландец». Наконец-то к полуночи досмотр завершен как к нашей радости, так и к радости самих таможенников.

Долгожданное движение по реке Дунай начинается около 2 часов ночи. Теперь спать, спать, спать! 24 часа, нет, 48 или больше…

Но спать нам приходится недолго, так как надо начинать готовиться к встрече Нового года, а до него всего лишь 20 часов. Мы прихорашиваем кубрик и кажется, что внутри корабля становится теплее. Это Леонид Герасимов развесил свои чудесные акварели, на которых написаны теплое лето, цветы и фрукты…

Отгремели нестройным салютом новогодние тосты. Мы поздравляем друг друга с началом пути, к которому шли больше года. По правде сказать, никто в первые дни похода не обращал внимания ни на холод, ни на всепронизывающую сырость, приходящую вместе с белесым утренним и вечерним туманом, зависающим над рекой. Но позже холод и сырость стали брать свое. Река — как прекрасна она летом и как гнетуще однообразна и удручающе холодна зимой.

Вот и первая граница. Граница, разделяющая Украину и Румынию. Из белесого тумана выныривает небольшой сторожевик с флагом ООН на борту. На катере вооруженные солдаты и офицеры. Лица не очень-то располагающие к беседе. Видно, что «ребятки испытали в достатке…», да нет, не вина, а «приключений» в разных уголках планеты. Теперь вот здесь, на границе вообще не враждующих стран. Зачем они здесь? И куда подевались румынские пограничники?



После открытия выставки у нас на борту было много посетителей

Лукаво улыбается капитан каравана Филатов. Для него это все так просто, он тут не новичок. А вот мы новички, и местных обрядов не знаем. А обряды, они и в Африке обряды. Не той щепотью пальцы собрал, не на ту сторону света на колени плюхнулся, не к тому водяному русалку послал…

Дунай — река вечности, и люди на ее берегах поселились вечность тому назад, и обряды на ней свои, как будто православные, ан нет, будто католические, и все равно нет, и не языческие тоже, и не мусульманские. Так, смесь символов. Как говорится, и в Бога, и в черта. А от реки всегда чертовщинкой потягивает, хотим ли мы того или нет. Филатов улыбается...

Улыбается и здоровый голландский детина в погонах не ниже подполковника. Эти двое друг друга знают, а я их обоих не очень-то. Улыбается голландец и сквозь рыжие усы рычит: «Галендар давай!». Я чуть за борт не плюхнулся, у детины «Узи» так на боку от смеха ходуном заходил, вот-вот железом плеваться начнет. Слава Богу, Филатов додумался перевести, а то этот обряд для меня последним бы был. Дальше — психушка.

— Игорь! Да «сыр»-то голландский для себя и своей братвы ваши календари красивые просит с кораблями и картинами. Его друг, что вас выпускал, сказал ему, что красивее о море не видел, а этот и просит. Галендар давай! Галендар давай!

Вот дела. Пока я изучал новоголландский, вручал календари и прощался, деловитые вояки полностью обследовали «Одессу», сняли показания количества топлива, проверили наличие продуктов, сигарет, водки. Все сверили со списками, заверенными в Измаиле, и начали растворяться в тумане, чуть не забыв своего командира.

Молотом стучащее в голове «галендар давай» быстро сменилось на трудно понимаемую румынскую речь, и по палубе застучали кованые ботинки румынских пограничников. Плечи им давили не легкие «Узи», а наши стандартные всепогодные АКМ. Румыны «галендаров» не хотели, а хотели сигарет и водки. Филатов улыбался… Школа продолжалась. Помощник Филатова тихо шептал мне:

— Ты не вздумай им водку давать в открытую. На выходе поставьте в паке-



тиках. Когда уходить будут — заберут. Но ставьте сейчас и быстро, чтобы видели, что подарки ждут, а то трясти будут, полдня простоим...

Сделано все было быстро, обрядовость соблюдена. Худосочный румынский капитан, увидев, что пакеты у порога, гыркнул-зыркнул, чуть не свистнул, и братва в законе скрылась в тумане, уступив место... румынским таможенникам. Филатов улыбался... Я чуть не завыл. Да нет, не жалко было водки и сигарет, а только было совсем непонятно, где мы, какой век, да нет, какое тысячелетие...

Помощник мягко шепнул:

— Этим втрое больше плюс кофе и чай...

Все. Туман скрыл славных служителей румынского закона, взревели восемь тысяч лошадиных сил толкача, и караван начал свое движение по территории Румынии. Ощутив вибрацию, я понял, что тысячелетие и век наши, пираты тоже наши современники, оброк был небольшой, причина всему — война. Война и блокада Югославии, как кость в горле торчащей всередине обожравшейся и обленившейся Европы. Перерезав основную вену европейской торговли, ООН сделало бедных еще бедней, а богатых еще богаче.

Еще до войны румынского офицера угощали рюмкой водки у капитана и кормили хорошим ужином — это обычный обряд. Сейчас ему платили водкой и сигаретами. Если блокада продлится — будут платить деньгами. Все просто, как на ферме. Есть корм — будет молоко. А Филатов улыбался... Видимо, школа шла мне на пользу.

Улыбаться он престанет позже, когда будет вести нас ночами при полном затемнении, по радару через Югославию, когда под его глазами проглянут черные тени от усталости, недосыпания, раздраженности и еще черт знает чего. На реке в этот год можно было по пальцам пересчитать капитанов, которые отважились идти через Югославию. Шли и проклинали себя, потому что никакие деньги, не говоря о грошах, которые платят нашим, не стоят человеческих жизней, а река и война всегда поджидают своих жертв. Это тоже обряд, без которого нельзя.

На Рождество никто из нас не знал, что в каких-нибудь пяти переходах впереди нас река забрала свою дань. Дань жизнью. Попав в стальной капкан шлюза,



Памятник Дон Хуану Австрийскому ***Фреска «Давид и Голиаф»***

перевернулся толкач, накрытый вертикальными воротами. Перевернулся и камнем ушел под воду, утянув с собой весь экипаж. Что это — ошибка капитана, помощников, шлюзового мастера? Как могло произойти то, что произошло? Как тысячетонные ворота могли опуститься не в воду, а на корму судна? Или все же это Югославия? Пропитанная кровью страна, пропитанная кровью река, притягивающая к себе смерть, как магнит притягивает металл.

Белесый туман окутывает Дунай, реку дружбы, ставшую рекой печали. Экзекуция под сдвоенным названием «ООН — местные власти» продолжается на выходе из Румынии, на входе в Болгарию, на выходе из Болгарии. Прощаясь, последний патруль, состоящий из португальцев и испанцев, с каким-то отчуждением смотрит нам вслед. Для них Югославия — это зона, куда им ни ногой. Не знаю, захотят ли их пускать к себе юги после войны. Но и у одних, и у других свои задачи.

Мы стараемся ни на что не отвлекаться, а целыми днями красим, шпатлюем, лакируем нашу любимицу, по вечерам вслушиваясь в прекрасные русские песни, которые с душой исполняет Володя Милованов. Работа, камбуз, гитара... Спасибо и нашему повару Жене Опаренко, разнообразившему простую, но сытную пищу. Борщ, каша, картошка, соления и, конечно же, водка... Сколько мы ее выпили в эти холода, и не сосчитать. Чтобы там врачи не говорили, а в холод спасает только она, родимая.

Дни текут медленно, и если бы не проклятая сырость, все было бы нипочем. Сырость и холод преследуют везде, заползая в постель, сквозь трое пар носков, ватные брюки, свитера.

Невидимая граница пройдена, караван подходит к небольшому югославскому городку Велке Градище, притулившемуся на низком берегу Дуная. Кроме нас, у причалов никого, поэтому становимся напротив окон здания, в котором обосновались военный комендант, полицмейстер и пограничники. Униформа у всех одинаковая, на плечах те же АКМ. Большинство носят бороды и усы. Вид у всех усталый, опустошенный. Таким уже ничего не страшно, они живут в другом измерении, которое лежит между живыми и мертвыми.



Э.Плешко ведет экскурсию в музее.   Е.Опаренко, А.Иванов, О.Кравцов

Нет семьи в этом городе, да, впрочем, во всей растерзанной стране, где бы не было убитых, раненых, изгнанных со своей земли, из своих домов. На берег сходить запрещено.

Власти отправляются к Филатову. Примерно через час зовут меня. То, что я слышу, приводит меня в состояние шока. Переводчик здесь не нужен. По-русски говорят все.

— Югославия в кольце блокады. Нам нужны деньги — покупать медикаменты и топливо. Хотите проходить через нашу территорию — платите деньги.

— Если с Дунайским пароходством все понятно — это государственная организация, а Украина с Югославией отношений не разрывали, то с вами, непонятно зачем забравшимися сюда, — разговор другой. Платите — пойдете дальше! Нет — судно конфискуем, вас пошлем домой. Альтернатива? Да никакой! Стоимость нашего прохода — 19 тысяч долларов.

Ни тогда, ни после я так и не понял — почему ни 15, ни 25, почему цифра 19. Веселая цифра. На ватных ногах я спустился с борта толкача на палубу «Одессы». Рассказал все друзьям. Разговаривать с югами смешно. Понятие власти, закона, правды отсутствуют здесь напрочь. Закон войны действует безоговорочно: «Око за око!».

Короткий зимний день близится к концу. На палубу мы вытаскиваем стол, консервы и водку. Беседа течет неторопливо. Спешить уже некуда. Сколько труда, сколько мечтаний, сколько сил — и все даром. Ничего уже не поможет, а посему можно не спешить. Водка греет, дурманит...

Сто — по — сто. По — сто — сто. Шутки, гитара... Сто — по — сто. Очевидно, юги видят происходящее — до здания метров тридцать.

Как меня начинают брить наголо прямо на палубе — не помню. Бреют медленно. Крест накрест, и дальше четвертями. Сто — по — сто... Завершили бритье в сумерки в свете прожектора. Голова — биллиардный шар. Водка, шутки, гитара, юги...

Подошедший офицер требует меня в здание. Голова — биллиардный шар, ноги ватные от водки, но мысль свежая и светлая. Сказалась все же холодина.



Остатки римских ворот *Швартовочный порт «Одессы»*

Здание, тусклый свет одной лампочки, кабинет, стол. На столе водка и квашеная капуста, за столом — пятеро югов.

Сто — по — сто. Пьем всю ночь. Пьем долго и много и очень мало говорим. Никогда я не выпивал столько спиртного. Если бы не экстремальная ситуация, точно свалился бы с ног, а так сижу пью, слушаю… Говорят они — я молчу! Но слышу хорошо. Очень хорошо!

— Как вы, русские, могли нас предать? Как? Как могли допустить такое? Как и почему? Что с вами стало?

Никто не вспоминает о долларах. Все просто. Ком подкатывается к горлу, когда юги показывают фотографии погибших родственников и друзей. Но что мы можем сделать? Не мы решали, когда Великую страну разорвали рвавшиеся к безграничной власти и несметным деньгам политики, а юги уже по инерции попали под раздачу…

Утро. Прощаемся. Старший офицер, фамилии которого я так и не знаю, машет рукой. Караван идет по Югославии, по стране, в которой болят сердца и стонут души. Я вижу Филатова на мостике и улыбаюсь ему. В ответ он крутит пальцем у виска. Рад, что получил право улыбаться, я уже не новичок и моя «братва» тоже. Обострились черты на лицах моих друзей, повзрослели мы что ли.

Проспав почти двое суток, понимаю, что не заболел, все как будто нормально. Темный Белград проходим ночью, завтра будем проходить город Вуковар, точнее, бывший город, а теперь развалины Вуковара.

Развалины появляются на следующий день. Они страшны. Справа от развалин слышны выстрелы. Все спускаются в трюм. Опасно. Шальная пуля — и все. Никто из нас такого не видел. Только в хронике времен Великой Отечественной. «Афганцев» среди нас нет. Выглядываю в люк. Напротив высокое здание. Окна просвечиваются насквозь, и не потому что в них горит свет, а потому что стена многоэтажного дома только одна. Стоит себе и стоит, молчаливо пялится на нас, а мы на нее.

Не только в Вуковаре, но и за ним постреливают. Это знают все. В караване негласный приказ — никакого света. Ни спички, ни свечки. Границу блокадной



«Одесса» была пришвартована всего в ста метрах от центрального Регенсбургского собора

страны пересекаем в Беждане, после чего нас встречает катер ООН и все начинается вновь. Если раньше проверяли на наличие топлива и продовольствия, то сейчас ищут оружие.

В Югославии без особых проблем топливо меняется на оружие, которое оттуда растекается по всей Европе. Так что контроль небеспочвенный. Однако мы уже устали. Устали от проверок, контроля и холода.

Будапешт, Комарно, Братислава, Линц, Вена... Чем выше мы поднимаемся, тем более красивыми становятся берега, да и сама река. В низовьях не всегда два берега увидишь, вода зеленая, мутная. А здесь все по-другому, вода черная, берега высокие, много камня, да и ухоженность совсем-совсем другая. Югославия остается далеко позади, уходят в никуда сторожевые катера ООН, ничего не требуют пограничники и таможенники. Все буднично, красиво и выглядит как будто лубочная картинка.

Много света, часто слышится музыка, а люди на берегах что-то кричат, машут руками, предлагают пристать. У всех нас ощущение, что мы перешагнули какой-то барьер. Здесь не говорят о войне, не думают о ней и не хотят видеть и признавать ее.

В отличие от низовьев Дуная судоходство в верховьях не парализовано. Десятки, если не сотни судов работают на реке, перевозя грузы и пассажиров. Грузов Дунай способен перевезти миллионы тонн — как ни как, одна из важнейших водных артерий Европы.

Улучшается погода. Чаще выходит солнце, а прохождение Будапешта вообще совершается в прекрасный яркий день, осветивший удивительнейшей красоты венгерскую столицу. Близится граница Австрии и Германии — город Пассау.

Как ни странно, у нас грядут проблемы. Они неизбежны и зависят не от нас. Визы, полученные в немецком консульстве в Киеве, потеряли свою силу. Они просрочены. Произошло это еще на территории Словакии, о чем с радостью нам сообщил словацкий пограничник, очевидно, недолюбливающий сыновей бывшего «большого брата». Однако задерживать нас не стал, взяв только штраф. По правде сказать, я не рискнул попросить у него квитанцию. На реке свои законы, к тому



Кок готовит для них наш фирменный борщ

В гостях представители корабля-музея города Регенсбурга

же он так сильно волновался за целостность и безопасность немецкой державы… А за волнения надо платить. Однако не это было коньком программы. Конька нам бравый офицер, кстати, смахивающий на бравого солдата Швейка, оставил под занавес. Он запретил нам выходить на благословенную словацкую землю. Наверное, чтобы мы ее не попачкали.

Австрийцы были к нам более благосклонны, а попросту — не открывали паспорта. Идут люди в Германию — и пусть себе идут. Вот мы и пришли в 2 часа ночи 23 января в Пассау — старинный немецкий город. Наши паспорта, попав в руки немецкого пограничника, не вызвали никакой реакции. Он куда-то позвонил, о чем-то договорился и на великолепном английском сообщил, что… проблем никаких. Приглашение наше официальное. Нас ждут. Мне следует прибыть через два часа, т. е. к 4 часам утра, в участок и забрать паспорта с новой визой. И это все! Просто все!

Как и обещал наш визави, мы получаем паспорта в четыре, а к шести караван взял старт к городу Регенсбургу, одному из старейших городов Европы, лежащему на слиянии рек Дуная и Регена.

Все идет как нельзя благополучно, и ровно через месяц после выхода из Одессы «Одесса» швартуется у соляной пристани древнего города, в трех минутах ходьбы от центрального собора, стоящего на удивительно красивой средневековой площади.



Вид на центральную набережную Регенсбурга



Глава 6.
Регенсбургские встречи

На пирсе нас встречает представитель мэрии и переводчица госпожа Раиса Депта. В глазах этих людей нескрываемый интерес и восторг. С первых часов становится понятно, что интерес к кораблю будет большой. В последующие дни о нас много пишет пресса, показывает репортаж телевидение. Возле судна подолгу стоят люди, наблюдая за нами. А мы, как муравьи, подкрашиваем, подмазываем, расставляем, развешиваем. Как будто бы все готово: поднятые мачты салютуют Регенсбургу, реи украшают аккуратно собранные паруса, борта блестят свежим лаком.

Завтра в 11.00 мэр Регенсбурга господин Аннус откроет выставку и музей, который мы хотим показать партнеру нашей Одессы, празднующей этим летом свой 200-летний юбилей.

Регенсбург старше Одессы более чем на полторы тысячи лет. Своему основанию он обязан римскому императору Марку Аврелию, повелевшему создать укрепленный лагерь для защиты границ от варваров. Стратегически важным было выбранное место: слияние рек, прекрасная долина и близость горного массива. Даже после падения римского Регена здесь продолжали селиться приходящие племена, а с IX века началась пора расцвета.

Все это и многое другое рассказала нам опекающая экипаж от лица мэрии Раиса Депта, живущая в Регенсбурге со времен Второй мировой. Она оказала нам огромную помощь в организации посещения судна, в проведении досуга экипажа. А самым первым подарком была договоренность о бесплатном посещении прекрасного бассейна с сауной, водными горками, трамплинами. Не знаю, как другие, а я за прошедший месяц впервые отогрелся.

Близится открытие, осталась только ночь. Все страхи и волнения уже позади. Ложимся спать в 24.00. В 3 часа я просыпаюсь от скрежета и воя за бортом. Дверь на палубу открыть невозможно, так как ветер и заряды снега запирают ее.

Такого я еще не видел. Погода изменилась за считанные часы. Ураганной силы шторм рвет все в клочья. На реке образуются волны метровой высоты, раскачивая «Одессу» и с шумом ударяя об пирс. Намокшая парусина выбивается из слабо затянутых шкотов. Надо опустить рей, иначе парус разорвет в клочья. Для этой операции необходимо подняться на марс по веревочному трапу, но сделать это во время бури ох как непросто. Наверх поднимается Андрей Забудько. Я еще во время подготовки экспедиции знал, что Андрей человек бесстрашный, но сейчас он превосходит самого себя… Рей опущен.

С рассветом буря утихает. Однако и мы, и «Одесса» представляем печальное зрелище. До открытия несколько часов. Необходимы титанические усилия, чтобы привести все в порядок. На счастье, все проходит как нельзя лучше, и из приветствующих нас регенсбуржцев никто даже не представляет себе, что творилось здесь ночью.

Дальше все превратилось в один длинный и прекрасный праздник. Приемы, встречи, знакомства. Люди, люди, люди… Многие одесситы знают о помощи и заботе, которые оказывают нашему городу фармацевты Регенсбурга, пожарники добровольной пожарной службы, общество Красного Креста. И помощь, и заботу мы ощутили в полной мере на себе. Спасибо всем этим людям, ставшим нашими друзьями, окружившим нас теплом и заботой. Месяц пребывания в Регенсбурге пролетел незаметно, но узнали мы о городе достаточно.

Еще до римлян это место оценили кельты, построившие здесь в первых веках до нашей эры укрепленное поселение Радасбона. В I в. н. э. эти земли были захвачены римлянами. Новые хозяева не только не разрушили Радасбону, но расширили и перестроили, создав пограничное укрепление, получившее новое имя — Castra Regina. Укрепление стало базой для лагеря римского легиона. Город-лагерь хорошо справлялся с ответственной задачей защиты границ Римской империи, но около 400 года был захвачен двигавшимися на Рим племенами варваров и разрушен. Массивные Преторианские ворота, сложенные из каменных глыб, — вот все, что сохранилось от фортификационных сооружений тех далеких времен...

Развалины Castra Regina недолго дымились после варварского разгрома.



Прием экипажа корабля-музея «Одесса» на корабле-музее Регенсбурга (второй слева наш добрый друг Йохан Хайдук)

На фото слева: в гостях у экипажа корабля-музея «Одесса» фармацевты города Регенсбурга.

Е.Опаренко, Б.Хурт, А.Иванов, Р.Депта, О.Кравцов, З.Хурт, И.Мельник

Оценив все преимущества расположения города, новые хозяева быстро восстановили бывший римский лагерь. Прошло чуть более ста лет, и Регенсбург стал резиденцией баварских племенных вождей, а в VIII веке вместе со всей Баварией вошел в состав Франкского королевства. В 739 году здесь поселился епископ. После распада недолговечной империи в 843 году город стал столицей Баварского герцогства.

В средние века город был почитаем не менее, чем Вена или Прага. Расположенный на важнейшем торговом пути между Германией и Италией, он играл большую роль как ремесленный и особенно торговый центр. В XII—XIII веках сложилась заметная и доныне планировка старинной части города. Многие здания перестраивались, но мостовые еще несут на себе отпечаток той далекой эпохи...

В 1245 году император Фридрих II дает городу привилегии самоуправления. С этого времени начинается пятисотлетняя история Регенсбурга как свободного имперского города. С 1275 года в городе ведется строительство одного из красивейших храмов Европы — собора святого Петра. Его возводили на протяжении двухсот пятидесяти лет...

В XII— XIV веках были построены в романском и готическом стилях дома патрициев. Они доселе украшают исторический центр... Но затем Регенсбург теряет свою экономическую мощь и политическое значение. Средоточиями торговой активности становятся Аугсбург, Нюрнберг, Вена... Но это нельзя назвать упадком. Как бы то ни было, с XVI века город стал местом заседаний сейма Священной Римской империи — рейхстага...

После ликвидации этого лоскутного государства в 1806 году Регенсбург, как встарь, вошел в состав Баварии. Произошло это с легкой руки императора Наполеона, кроившего Европу по своему желанию.

...Зима в тот год, когда мы пришли на «Одессе» в Регенсбург, была холодной. В середине февраля ударили морозы, и нам с нашим доморощенным отоплением приходилось туго. Благо помогли местные пожарные и христианская миссия «Каритас». На несколько самых холодных дней нас разместили в общежитии миссии. Судно стояло совсем обледеневшим. Горожане отсиживались днем на ра-



Прием на корабле-музее Регенсбурга

боте, а по вечерам — в небольших ресторанчиках; всегда многолюдный город опустел. Но прогулки по нему от этого стали еще более очаровательными. Сияли стрельчатые окна, переливались огоньками витражи, чугунные фонари подсвечивали падающий снег, украшения на фасадах отбрасывали причудливые тени…

Тогда, изрядно замечтавшись, я и не заметил, как вышел на небольшую площадь. Посередине ее стояла на пьедестале статуя неизвестного мне рыцаря. Им оказался Дон Хуан Австрийский. Не ощущая холода, я замер и простоял так несколько минут. Вот так встреча!.. Совсем недавно, готовя проект строительства нашего полакра, я изучал средневековую историю Средиземноморья, в особенности морских республик — Генуи, Венеции, — и их взаимоотношений с Византией и Турцией в XIV — XVI веках.

Так вот, Дону Хуану Австрийскому было поручено «священной лигой», то есть военным союзом Рима, Испании и Венеции, возглавить объединенный христианский флот в решающей битве против турок в 1571 году. И Дон Хуан справился со своей задачей блестяще. В битве при местечке Лепанто в Коринфском заливе турки были разгромлены. Угроза, нависшая над Европой, миновала... Битва при Лепанто была признана самой большой в истории битвой между галерными флотами. С обоих сторон в ней принимало участие более пятисот больших кораблей. Но почему же поставлен памятник прославленному флотоводцу в городе, столь далеком от моря?..

Дождавшись утра, я задал этот вопрос фрау Депте.

Оказывается, Дон Хуан Австрийский был сыном императора Священной Римской империи Карла V (1500—1558), правившего с 1519 по 1555 годы. Под властью Карла находились германские земли, Испания, Нидерланды, Южная Италия, Сицилия, Сардиния, испанские колонии в Америке. Это была мировая держава, в которой, по выражению современников, «никогда не заходило солнце». Но постоянные внешние войны и восстания внутри империи привели к ее распаду. В 1556 году Карл V отрекся от испанского престола, передав его своему сыну, Филиппу II, и уступил императорский престол брату Фердинанду. Легенда гласит, что незадолго до краха своей державы Карл V, больной и одинокий, уеди-



Экипаж «Одессы» в гостях у пожарников

нился в Регенсбурге, где встретил и полюбил простую дочь шорника, Барбару Бломберг. От этой связи и был рожден будущий победитель турок. Признал император своего сына не сразу, а незадолго до своей кончины. Отданный в монастырь, Дон Хуан вскоре проявил такие воинственные наклонности, что был отпущен и посвятил свою жизнь армии, став выдающимся полководцем. Дон Хуан прожил короткую (умер в 1578 году. — **Прим.авт.**), но яркую событиями жизнь. За два года до своей смерти он был назначен наместником Нидерландов, но даже его военный опыт оказался бессильным в борьбе против освободительной войны, которую вел народ Нидерландов. Как известно, борьба эта окончилась созданием Нидерландского государства...

А еще тогда один из наших местных друзей, Йохан Хайдук, свозил меня за город к местечку Абенсберг — показать место битвы, известной в истории как Регенсбургское сражение. Произошло оно между австрийцами под командованием эрцгерцога Карла и французской армией, которой руководил Наполеон. Кровопролитная битва не выявила однозначного победителя. Однако эрцгерцог принял решение отвести свою армию на северный берег Дуная и отступил в Богемию. Французские войска 23 апреля 1809 года штурмом взяли Регенсбург, обороняемый малочисленным гарнизоном австрийцев. Тогда-то всемогущий император и превратил свободный город в столицу Регенского края, который стал частью королевства Бавария...

Разумеется, помимо исторического, существует сегодняшний Регенсбург — вполне современный город с динамично развивающейся промышленностью. Конец прошлого века ознаменовался для города открытием автомобильного завода БМВ, фабрик «Сименс», «Тошиба», АЕГ и других. Разрастается университет, строятся новые здания клиник медицинского факультета. Идут караваны судов в торговый Восточный порт на Дунае...

Кстати, об этой реке. Одна из последних интересных встреч в Регенсбурге прошла на борту Регенсбургского морского музея. Именно на борту, поскольку под музей отдано судно, вековой трудяга-буксир, таскавший баржи с грузами ещё в начале XX века. Старинный паровик бережно реконструирован. Экспозиция,



До свидания, Регенсбург

размещенная на его борту, рассказывает, в частности, и о Дунае, который в районе Регенсбурга вовсе не похож на ту спокойную, полноводную реку, что знакома нам, скажем, в районе Измаила. Здесь это бурный коварный поток, то взбухающий от переизбытка воды, то неожиданно мелеющий в период засухи.

У речников много проблем...

Отходящий от реки канал Дунай — Майн, называемый ещё каналом Людвига, проложили в 1834—1845 годах, но его тогдашняя пропускная способность была очень невелика. Проекты расширения канала существовали еще до Первой мировой войны, но оказались неосуществимыми. Лишь в 1980 — 1990-х годах произошла коренная реконструкция, а точнее сказать, новое строительство канала. Теперь его называют самым современным каналом Европы... Пять шлюзов поднимают идущие из Дуная суда на высоту до 406 метров над уровнем моря, затем каскад из одиннадцати шлюзов опускает суда до отметки в 230 метров. Канал Людвига способен перенести на своих плечах миллионы тонн грузов. Приятно вспомнить, что мы были экипажем первого, да еще столь необычного украинского корабля, преодолевшего канал после его открытия...

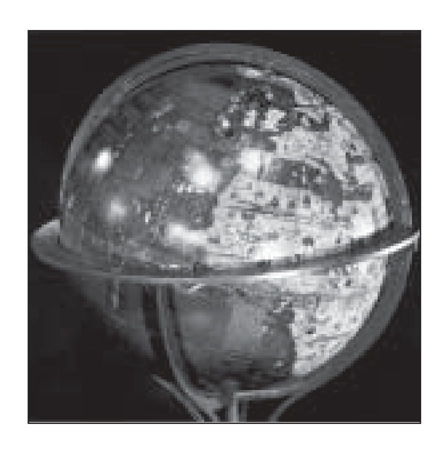
После Регенсбурга нас ждал Швайнфурт, город, в котором жил господин Герхард Гекнер — спонсор создания «Одессы», ее крестный отец.

Прощание было грустным. Скрасил его приезд из Голландии моего друга Винцента Шмидта, который занял место в экипаже вместо убывших в Одессу Александра Ереса, Владимира Милованова, Андрея Забудько, Эдуарда Плешко, Леонида Герасимова. Винцент, человек недюжинной силы ростом два метра пять сантиметров, ох как будет нам полезен в замерзших шлюзах. Ну что ж, до свидания, город, подаривший нам любовь, радость и успех. Последней на пирсе оставалась девушка в огромной черной шляпе. Тогда я и не подозревал, что она станет заправским членом нашего экипажа и примет участие во всех походах «Одессы». Звали ее Евгения.



Мост через замерзший канал

«Одесса» и «Запорожье» проходят Бамберг



Глава 7.
«Земное яблоко»

Две тысячи триста семьдесят восемь километров — столько пройдено по Дунаю — это расстояние отделяет нас от порта Усть-Дунайск. Ровно столько километров от нулевого километра до моста Нибеллунгов, соединяющего две части Регенсбурга. Здесь под мостом, носящем имя древних германцев, в Дунай впадает река Реген, давшая городу свое имя. Отсюда всего шесть километров до входа в новейшую транспортную систему Европы — канал, соединивший Черное и Северное моря, речные системы Рейна и Дуная.

Канал заморожен. Лед хоть и не толстый, но достаточно прочный. Его хруст слышен отчетливо и, по правде сказать, очень меня беспокоит. Читатель помнит — наш корпус при дефектовании в носовой части не всегда показывал три миллиметра!

Особенно опасен лед в шлюзах. Когда толкач втискивает «Одессу» в узкий шлюз, корабль затягивает туда десятки тонн колотого льда. Ворота с трудом закрываются, плотно утрамбовывая наш караван вместе с ледовыми осколками. Некоторые из них под давлением начинают топорщиться и встают, как норовистый конь, на дыбы. До острых кромок зачастую легко дотянуться рукой. Эти вертикальные льдины самые опасные. Когда вода в шлюзе поднимается, а на каскадах, идущих вниз, опускается, эти острые ледяные глыбы легко могут протаранить деревянную обшивку. Есть отчего понервничать.

Канал, соединивший Дунай и Майн, — суперсовременное транспортное сооружение, но оно не рассчитано на такие необычные суда, как наше, к тому же в таких метеорологических условиях. Лед крошится, ломается, медленно отползает к низким берегам канала. Движемся медленно, очень медленно. Шлюз за шлюзом... Небольшой поселок Баххаузен — верхняя точка канала. Высота над уровнем моря 406 метров. Отсюда 11 шлюзов вниз, до отметки 230 метров, где канал недалеко от старинного немецкого города Нюрнберга сольется с Майном. В сложившихся погодных условиях на прохождение канала потребовалось 4 суток. Почти сто часов постоянного нервного напряжения, страха и надежды... За эти

дни я почти не уходил с носовой надстройки и расслабился только тогда, когда морозным вечером «Запорожье» и наша «Одесса» остановились на окраине Нюрнберга. Короткое совещание на мостике «Запорожья». Завтра воскресенье. Лоцман просится домой, да и обоим экипажам надо отдохнуть.

— Погуляйте по городу, он очень красивый, — советует капитан толкача.

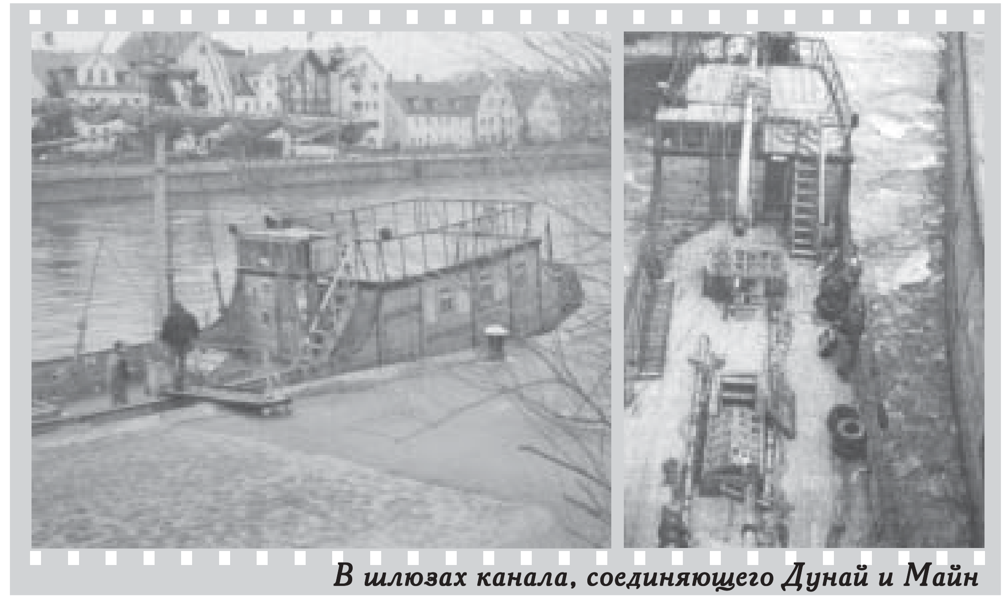
— И мы отдохнем. А с рассветом в понедельник выйдем. До Швайнфурта день перехода.

Я очень рад сложившимся обстоятельствам. Всегда мечтал побывать в старинном Нюрнберге. Для меня, исследователя истории мореплавания, сухопутный Нюрнберг интересен в первую очередь тем, как это ни странно, что его судьба неразрывно связана с историей Великих географических открытий. В Национальном музее Нюрнберга хранится падран (специальный камень-обелиск, устанавливавшийся экспедициями португальских мореходов в местах, куда доходили их корабли на западном побережье Африки) и старейший из сохранившихся глобусов, созданный нюрнбержцем Мартином Бехаймом, участником португальской экспедиции Диогу Кана в 1484 году. И хотя мне хочется спать, я с удовольствием просматриваю карты и записи, относящиеся к тем далеким временам. Сделал я их несколько лет тому назад, побывав в Португалии (См. приложения 6,7,8,9).

Сейчас, когда в моей маленькой каюте холодно и я сижу тепло одетый, вдобавок укутавшись в два одеяла, читать эти заметки несколько комично.

«Жара... Плавится асфальт. Мы стоим на небольшом причале, который принадлежит португальской морской ассоциации, объединяющей яхтсменов и любителей морских странствий. Над рекой Тежу висит сгустившаяся дымка испарений. Лиссабон затянут смогом отработанных автомобильных газов и водяных паров. Дышать нечем даже здесь, возле воды. К причалу пришвартована копия средневековой каравеллы, выполненная с поразительной точностью. Кажется, что корабль перенесся сюда сквозь пространство со средневекового портолана и вот-вот на борту покажутся бородатый португальский капитан в кожаной тужурке, по пояс обнаженные матросы и торговец в восточном халате и тюрбане. Но нет...

Получив необходимую информацию в офисе ассоциации, я беру в руки карту Португалии и изучаю маршрут. Сердце учащенно бьется... По выбранному



В шлюзах канала, соединяющего Дунай и Майн

пути мы побываем в городах Лагош и Сагреш, том самом Сагреше, в котором сын короля Португалии Жуана I Генрих основал в XV веке обсерваторию и картографическую камеру, в которых готовились экспедиции, впоследствии открывшие все западное побережье Африки, путь в Индию и Бразилию.

Испания и Португалия складывались как государства в условиях жесткого противостояния христианской и мусульманской конфессий. Их становление связано с реконкистой — отвоеванием земель, которые были захвачены в начале VIII века арабами и берберами. Борьба за независимость велась на протяжении пяти с половиной столетий. Особенно ожесточенной она была в XII веке, когда главной движущей силой реконкисты стали крестьяне и ремесленники. Начало политической самостоятельности Португалии, будущей морской державы, было положено после победы при Орике в 1139 году и провозглашения графа Альфонса Энрике королем Португалии.

Наряду с крестьянством и ремесленным людом важнейшее значение в освободительной войне и становлении Португальского государства сыграли духовно-рыцарские ордена, объединившие в своих рядах различные слои населения. По мере отвоевания территории росли земельные богатства церкви и светской знати. Рост накопленных богатств вел к росту городов, их укреплению, быстрому подъему и развитию ремесел. Португальские города, имевшие различные королевские льготы, быстро развивались, став в отличие от многих городов Европы, которые вели борьбу за самоуправление, надежной опорой монархии.

Используя удобное положение на берегах Атлантики, португальские торговцы завязали взаимовыгодный товарообмен с городами Франции, Англии и Бельгии, с одной стороны, и итальянскими городами-государствами Генуей, Пизой, Амальфи и Венецией, с другой. Став посредником между Северной и Южной Европой, португальцы зарабатывали несметные богатства «не выходя из дому». Однако этого им казалось мало.

К концу XIII века реконкиста была завершена. Многочисленное дворянство, входившее в духовно-рыцарские ордена, осталось без дела, которому их предки посвятили свою жизнь. Дворянство считало оскорбительным занятия какого-либо другого рода, кроме войны, но воевать уже было не с кем, а праздность



Портрет Мартина Бехайма *Средневековый Нюрнберг*

могла привести к заговорам против королевского дома и внутренним междоусобицам, которые могли ослабить страну.

Мудрые советники португальских королей понимали это и приложили недюжинные усилия, чтобы занять воинственных дворян каким-то новым делом, не менее опасным и беспокойным, чем война. Таким делом могло стать открытие и завоевание новых земель. Дальние походы, морская торговля, а иногда и пиратство, требовали наличия боеспособных морских дружин, возглавляемых отважными капитанами и руководителями экспедиций. Португальские города, ведущие большие торговые операции, готовы были содержать такие военизированные группы дворянских сынов. Жажда приключений и денег, с одной стороны, и умелое подыгрывание королевского окружения, с другой, способствовали тому, что португальское дворянство сменило коней на корабли и из рыцарей превратилось в мореходов.

В конце XIII — начале XIV веков король Диниш I пригласил на службу кораблестроителей из Генуи, которые построили для Португалии боеспособный флот. В специальном указе король обязал феодалов, владеющих землями на востоке страны, высадить десятки тысяч саженцев хвойных пород деревьев, которые в будущем дали великолепный мачтовый лес, которым корабелы пользовались несколько столетий...

Миновав шумный Лиссабон, мы с небольшой скоростью движемся на юг страны по извилистой и пустынной дороге. Почти никакой растительности — выжженное солнцем плоскогорье. Спасает только кондиционер. Правда, и он время от времени устает, начиная вначале выбрасывать кусочки льда, а позже, натужно гудя, — вместо холодного воздуха горячий. Редко сквозь марево и выжженную траву виднеются одинокие пробковые дубы с аккуратно снятой корой и отметками краски, по которым можно узнать, сколько раз с этого дерева кора снималась и когда. Пробковые деревья — это богатство, которое берегут и охраняют. Португалия — мировой поставщик пробковой коры, находящей свое применение во многих отраслях народного хозяйства, но в первую очередь в виноделии.

Заглушая шум нашего двигателя, низко над землей пролетают три вертолета с подвешенными под баком огромными резиновыми цистернами. Это пожарники. Они спешат на борьбу с огнем. Поворот — и слева за холмом высоко к небу поднимается дым...



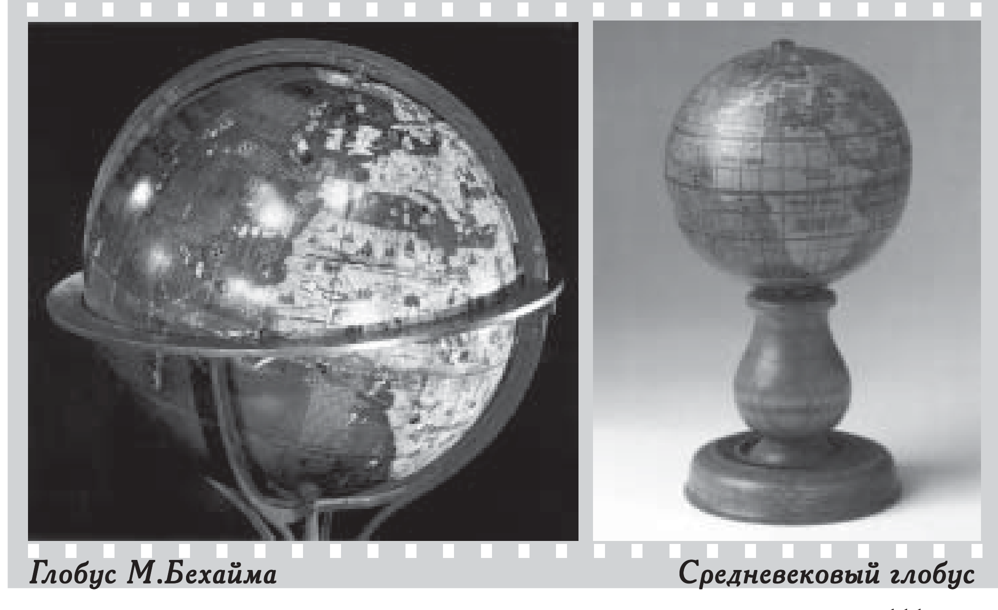
Скульптура М.Бехайма *Глобус* *Дом, в котором жил М.Бехайм*

Жара вызвала в стране небывалое количество пожаров. И без того выжженная солнцем безводная земля стала еще более страшной, покрывшись черной, спеченной коркой золы. На протяжении ста километров до юго-западного побережья мы не встречаем никаких признаков жилья. Не верится, что эта часть земли принадлежит перенаселенной Европе. Но факт остается фактом: каких бы успехов не достигла цивилизация, там, где нет воды, ничего существовать не будет.

Наконец-то побережье. Появляется растительность, дорога оживает яркими пятнами автомобилей, на горизонте показывается современный белокаменный курорт Портимао, после которого дорога приводит нас в Сагреш — мечту каждого исследователя морской истории. Выдающийся в море мыс встречает прохладой. Но, выйдя из машины, все равно чувствуешь себя дискомфортно. Жару сменил сильный ветер, который гудит, заглушая все вокруг, так и норовя свалить с ног. Зимой здесь не всегда можно выйти на улицу. Ну и место — жара и засуха летом, дожди зимой, ветры и шквалы круглый год. За что же так полюбил богом забытую деревню на самом юго-западном мысе Европы сын короля Жуана I? Ответ на этот вопрос уже не даст никто. Скорее всего, его влекли сюда простор океана, раскинувшегося в безбрежную даль, где Генрих мечтал открыть новые земли. Он верил, что мощь и сила ветров увлекут отсюда построенные по его приказу корабли, а бескрайнее южное небо, горящее по ночам огромными звездами, откроет дороги, по которым пойдут в неизвестность его мореходы.

Как бы там ни было, но Генриху и повезло, и не повезло. Не повезло в том, что он, наделенный многими способностями, не смог стать королем Португалии, так как был младшим сыном, а повезло в том, что Португалия стала правопреемницей духовного ордена Тамплиеров, разгромленного по всей Европе. Остатки ордена спасли свои богатства на территории Португалии, основав орден Христовых братьев, главой которого Генрих был избран в 1420 году. Ему повезет создать выдающуюся школу навигаторов, но он не доживет до открытия пути в Индию и открытия португальцами побережья Южной Америки.

Выдающаяся личность, известная нам более многих королей Европы, Генрих, правильнее дон Энрике, родился в 1394 году. В 1415 году, двадцати лет от роду, он принимает участие в войне против арабов, во время которой был осажден



Глобус М.Бехайма ***Средневековый глобус***

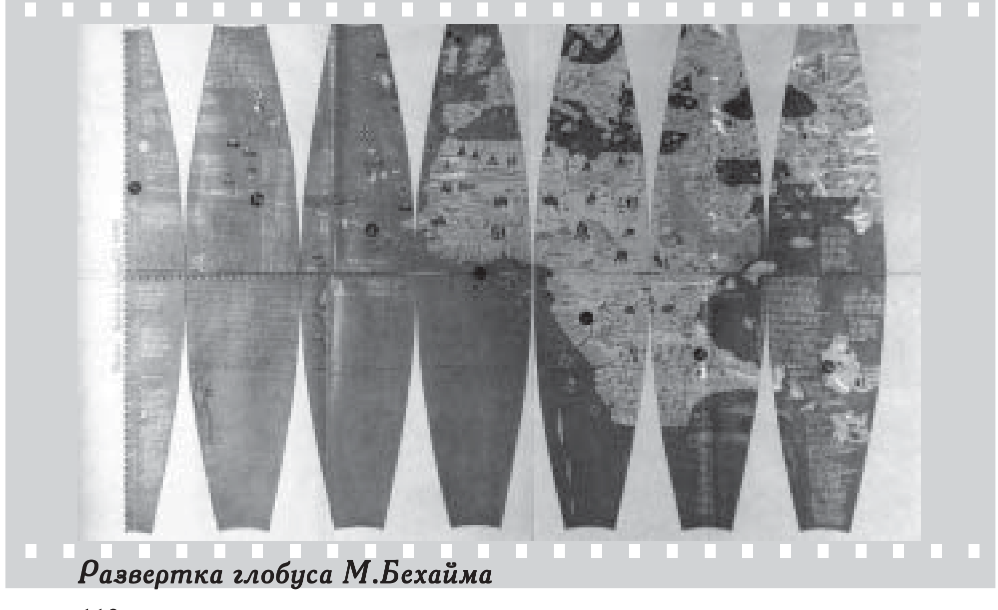
и приступом взят морской порт Сеута, лежащий на северо-западном побережье Африки (современный город Марокко. — **Прим.авт.**). В Сеуте Генрих узнал от арабских купцов, что к югу от Атласских гор простирается огромная пустыня Сахара, в которой встречаются населенные оазисы, что местные мавры отправляют караваны через пустыню к большой реке и доставляют оттуда золото и черных рабов. Арабы знали о существовании крупных рек Сенегала и Нигера, правда, иногда считая, что это два притока одной реки, а иногда вообще соединяли их с Нилом.

Получивший достойное образование, Генрих хорошо знал библейские тексты и представил себе, что именно там, за выжженной пустыней, и может находиться библейская страна Офир, куда цари Финикии и Иудеи посылали за сказочными сокровищами, а царь Соломон украсил Храм Божий каменьями из той далекой земли. Во что бы то ни стало Генрих решил достичь библейских мест, но не только их. Он справедливо считал, что как бы велика не была Африка, её можно обогнуть и достичь Индии, миновав арабов, монополизировавших торговлю с богатым Востоком.

Получив доступ к огромным средствам ордена Христа, он возглавил созданный королем Жуаном совет, объединивший в своих рядах ученых, корабелов и мореходов. Вскоре была создана первая в Португалии обсерватория, которая вела постоянные астрономические наблюдения, составляла карты, лоции и отрабатывала возможные направления морских экспедиций. При ней была организована крупнейшая в Европе морская библиотека. Сюда были приглашены в качестве наставников будущих португальских мореходов, кораблестроителей и картографов каталонские картографы-евреи, выходцы с Балеарских островов, известные своим умением составлять лоции и карты, перенятым у мореходов-арабов, но не только у них.

Каталонским картографам были известны и более древние труды, такие как описание Земли, сделанные Эратосфеном, Аристотелем, Помопонием Мелой, Клавдием Птолемеем (См. приложения 1, 5). Более подробно о представлениях древних авторов о форме и размерах Земли читайте в первой книге серии «Путешествие в прошлое. «Ивлия», с.144-147).

Отдельно от этого научного центра на мысе Сан-Висенти в поселке Сагреш в нескольких городах Португалии были созданы морские школы, в которых ве-



Развертка глобуса М.Бехайма

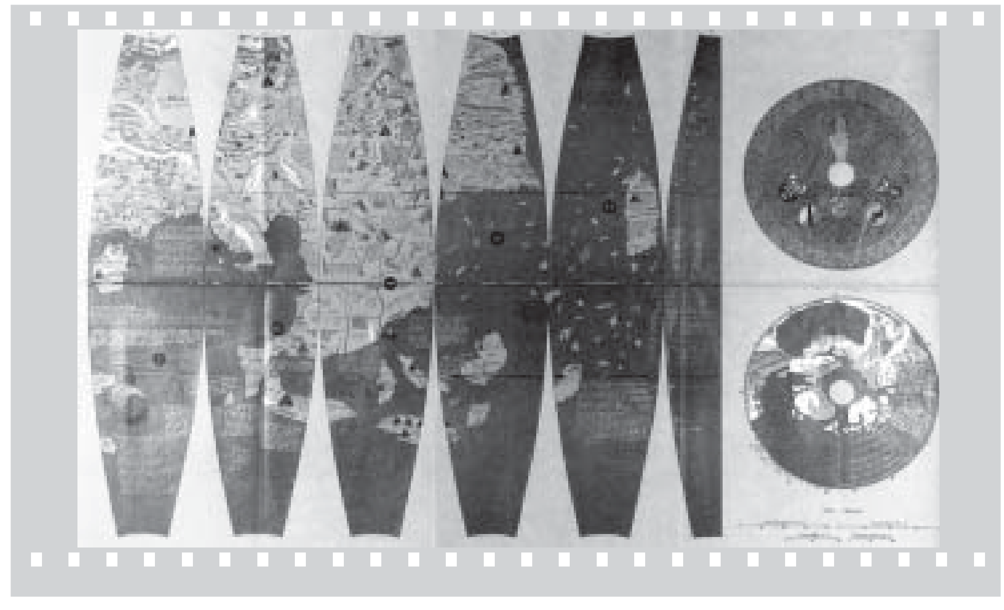
лись разнообразные занятия по всем морским дисциплинам. На верфях начали строить более современные и мореходные корабли, вобравшие в себя все лучшее качество нефов тампиеров и коггов — Ганзейского союза. Средиземноморские кораблестроители, получив доступ к кораблестроительному опыту северян, начали улучшать конструкцию своих судов. Имя, данное этим усовершенствованным, но подчас разноликим судам, — каравелла. Именно они сыграли важнейшую роль в экспансивных планах Генриха. Вначале каравеллы были неказисты, и можно с уверенностью сказать, что элегантными, маневренными и быстрыми их сделало время и опыт в первую очередь португальских корабелов.

Годы напряженного труда, сбор различных разрозненных данных об африканском побережье, строительство хорошо вооруженных судов, воспитание отважных капитанов дали свои результаты.

В 1419 году мыс, лежавший на северо-западе Африки, считавшийся непреодолимым (даже его имя Нон по-латински означает «нет»), был преодолен. Издавна считавшийся роковым, он был пройден двумя португальскими дворянами — Жуаном Гонсалу Сарку и Триштаном Тейшерой, посланными Генрихом Мореплавателем к берегам Западной Африки (См. приложение 10. «Маршруты португальских мореходов в эпоху открытия западного побережья Африки»). Налетевший сильный шторм отнес их корабль далеко в открытое море, где они случайно увидели остров, названный ими Порту-Санту. Обследовав остров и пополнив запасы питьевой воды, путешественники вернулись к родным берегам. Спустя год они опять приплыли к острову и заметили на юго-востоке черную точку. Португальцы направились к ней и вскоре увидели поросший лесом остров, который назвали Мадейра, что означает «лесистый».

После этого открытия прошло еще пятнадцать лет, прежде чем португальцам удалось обогнуть мыс Бодахор, охраняемый, как тогда говорили, сильными морскими течениями и свирепыми ветрами. В 1434 году смелый и честолюбивый капитан Жил Эаниш после третьей попытки прошел мимо этого страшного мыса, лежащего в двухстах километрах южнее Канарских островов. По мнению современников, «подвиг Жила Эаниша можно сравнивать только со славнейшими подвигами Геркулеса».

Ободренные этим примером, Антан Гонсалвиш в 1441 году и Нунью Триштан в 1444 году продвинулись еще дальше на юг. Первый привез с собой немного



золотого песка с берегов Рио-де-Оро, а второй достиг устья реки Сенегал, где захватил десять негров, которых доставил в Лиссабон и продал в рабство по очень высокой цене. Так было положено начало торговле неграми-рабами, торговле, опустошившей Африканский материк.

Начиная с 1444 года португальцы отправляли целые флотилии в Африку за рабами. На людей охотились со специально выдрессированными собаками. Генрих не только одобрял эту торговлю, но и востребовал для себя пятую часть доходов от этого позорного промысла.

Португальский летописец, восхваляя своих соотечественников, повествует об одной особенно удачной экспедиции: «Наконец-то Господу Богу угодно было даровать им победоносный день, славу за их труды и вознаграждение за убытки, так как в этот день было захвачено мужчин, женщин и детей 165 голов».

Работорговля, несомненно, ускорила продвижение португальцев еще дальше — к южным берегам Западной Африки.

В 1445 году Диниш Диаш смог обогнуть Зеленый Мыс и исследовал часть побережья Гвинейского залива. В следующем году португальцы открыли Азорские острова. Несколькими годами позже венецианец Альвизе да Кадамосто, состоявший на службе у Генриха Мореплавателя, открыл восточную группу островов Зеленого Мыса (1456 год).

Всякий страх исчез. Роковой рубеж, по ту сторону которого, как полагали раньше, «воздух жжет, словно огонь», был оставлен позади. Экспедиция следовала за экспедицией, и каждая прибавляла что-нибудь новое к тому, что уже было известно. Африканский берег, казалось, тянется бесконечно далеко. Но чем дальше продвигались путешественники на юг, тем дальше отодвигался желанный мыс — крайняя южная точка континента, которую стоило только обогнуть, чтобы достичь вожделенной Индии.

Д. Диаш, Н. Триштан, А. Фернандиш и другие в период с 1434 по 1460 годы обследовали и нанесли на карту свыше 3500 километров западноафриканского побережья. Эти экспедиции планомерно продвигались вдоль побережья в поисках природных ископаемых, в первую очередь золота, а также невольников. Наряду с грандиозными планами, связанными с открытием новых земель, Генрих в первую очередь ставил задачи, связанные с обогащением королевской семьи и



Небесные глобусы и астролябия

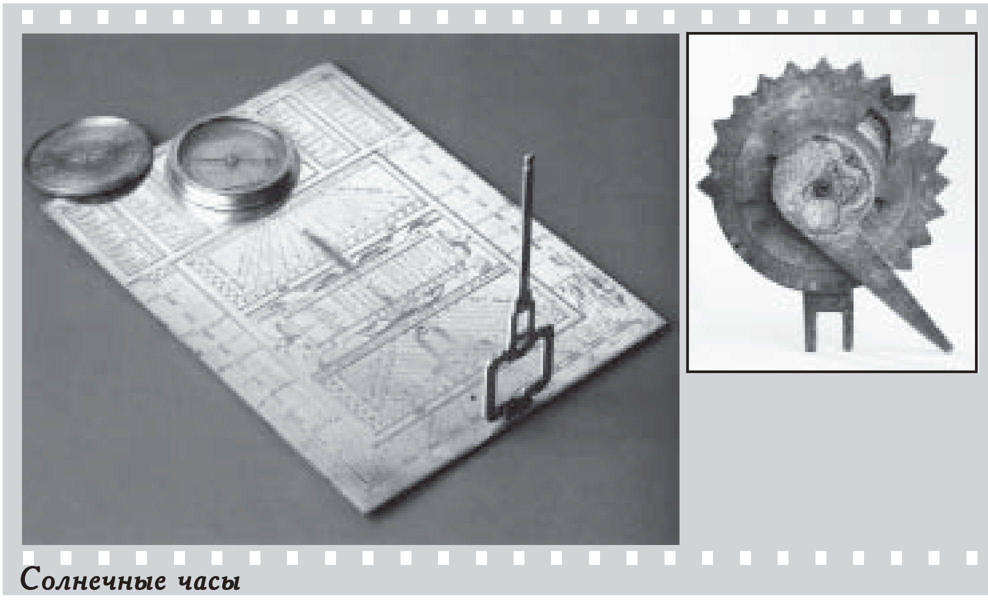
дворянства. Обогащение было связано как с золотыми приисками, так и с рынком невольников, способных выполнять абсолютно бесплатно принудительные работы. Экспедиции Генриха Мореплавателя положили начало португальской колонизации ряда районов Африки.

... Я вхожу в цитадель, построенную гораздо позже той обсерватории, которая существовала во времена её основателя. Невысокие массивные стены, мощеный двор с рядом зданий и церквушкой, самым старым сооружением этого комплекса. Она была построена в XVI столетии. Неугомонный ветер пронизывает все вокруг. С трудом мне удается дойти до конца мыса. Внизу подо мной пенятся волны. Солнце серебрит пену; горизонт сливается с небосводом. Вечно мироздание, как и во времена Мореплавателя.

На горизонте появились несколько парусов, видимо, какая-то регата. Португалия проводит их несметное количество, потомки Генриха любят море и прекрасно управляются с парусами и поныне. Каравелла, которую мы видели в Лиссабоне, с группой энтузиастов под руководством Э. Соузы в 1988 году совершила плавание к мысу Доброй Надежды, повторив плавание Бартоломео Диаша, одного из преданнейших учеников Генриха.

Диашу, потомку дворянского рода, было всего 10 лет, когда Генриха не стало, но он знал о своем кумире все. Юношей он был отдан в мореходную школу, где прошел полный курс морской и военной подготовки. Свято веря в идеи короля Генриха, Бартоломео Диаш ди Новаиш, а именно таковым было его полное имя, стал активным продолжателем традиций колониальной политики, заложенной покойным руководителем Сагреша. По приказу нового короля Жуана II, Диаш, быстро выдвинувшийся из среды морских офицеров, возглавил несколько экспедиций вдоль атлантического побережья Африки.

В 1486—1487 гг. на трех кораблях с экипажем 60 человек Диаш первым из средневековых европейских мореплавателей достиг южной оконечности Африки, доплыв до бухты Алгоа. Плавание было очень сложным. Многие члены экипажа умерли от болезней и тяжелой работы. В бухте Алгоа экипажи взбунтовались, и Диаш был вынужден повернуть назад в Португалию. На обратном пути его корабли открыли мыс Доброй Надежды, назвав его мысом святого Брендана. Кар-



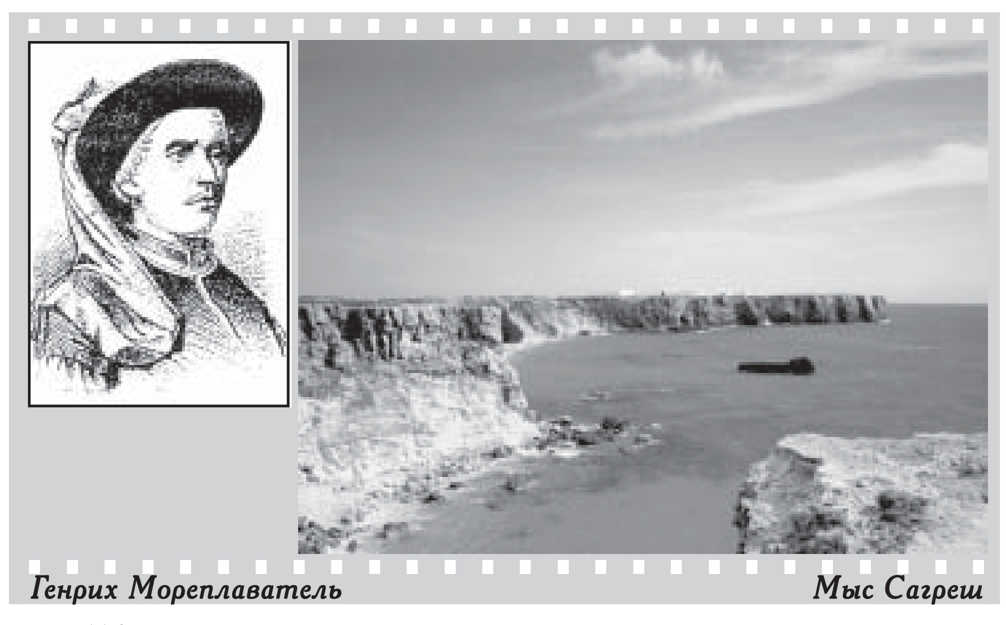
Солнечные часы

тографы, нанеся на карту участок побережья в районе мыса Доброй Надежды, правильно оценили, что именно этот мыс является крайней южной оконечностью Африки и что плавание на восток от него приведет в Индию.

Вернувшись в Португалию, Диаш впал в немилость. За время его плаваний на место фаворита выдвинулись новые мореплаватели, в том числе Васко да Гама. Диаш был отстранен от активного мореходства, но не был полностью удален от подготовки новых экспедиций. Жуан II оставил его при себе советником и назначил ответственным за подготовку и снаряжение флотилии Васко да Гамы, намеревавшегося пройти далее по проложенному им маршруту. Талантливый мореход и организатор, Диаш сумел вложить весь свой опыт в подготовку экспедиции да Гамы.

По приказу Мануэля I, сменившего умершего Жуана II, Васко да Гама возглавил экспедицию в Индию. Всего было снаряжено три корабля — «Сан-Габриэль», «Сан-Рафаэль» и «Берриу». Васко да Гама не был опытным мореплавателем. Он был кадровым военным, отличившимся в ряде морских сражений. Человек жесточайшей воли, да Гама не гнушался никакими методами в достижении своей цели. Будучи полной противоположностью Диаша, Васко да Гама во главу ставил конечный результат, которого он и его подчиненные должны были добиться любой ценой.

В июле 1497 года корабли отправились из Лиссабона и без осложнений добрались до мыса Доброй Надежды, обогнув Африканский континент. Далее экспедиция последовала на север вдоль восточных берегов африканского побережья, и в начале 1498 года корабли вошли на рейд сомалийского порта Малинди. Здесь на борт был взят арабский лоцман — А. ибн Маджид, который к маю 1498 года привел флотилию Васко да Гамы к берегам Индии. Корабли Васко да Гамы отшвартовались в средневековой Калькутте, являвшейся центром арабо-индийской торговли. Васко да Гама, таким образом, стал первым европейцем в средние века, который пересек Индийский океан и установил торговые отношения с правительством Калькутты в обход арабов. Однако во время своего первого плавания португальцы добились совсем не тех результатов, на которые рассчитывали. Им не удалось организовать в Калькутте свои фактории. Этому в первую очередь противодействовали арабские купцы, а уже под их нажимом и правители города. Да



Генрих Мореплаватель *Мыс Сагреш*

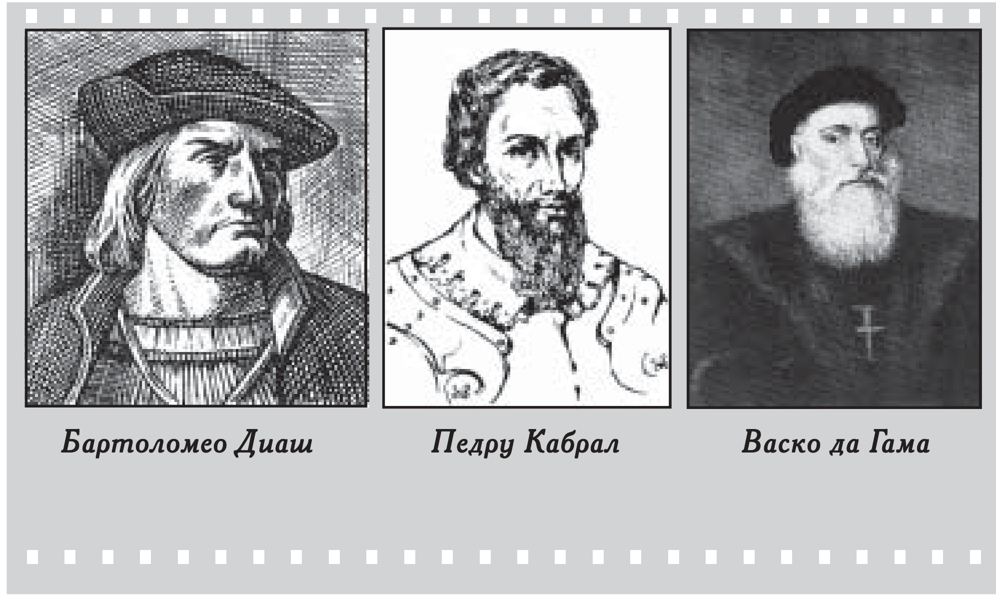
Гама был взбешен, но имея в своем расположении всего три корабля, он не решился предпринимать какие-либо военные действия.

С грузом пряностей португальцы отправились назад и в сентябре 1499 года достигли Лиссабона. Плавание да Гамы было настолько сложным и опасным, что за время его проведения из 168 человек в живых осталось только пятьдесят пять. Моряки экспедиции да Гамы отдали свои жизни за то, чтобы два океана объединили отстоящие друг от друга на тысячи километров Европу и Индию. Рухнула стена, искусственно созданная арабским халифатом. Подкрепляя свои амбиции, португальцы быстро организовали новую экспедицию. На этот раз в ней участвовало 20 крупных судов, перевозивших на своих бортах десант вымуштрованной пехоты и целый артиллерийский гарнизон.

Возглавлял армаду произведенный в чин адмирала Васко да Гама. Экспедиция двинулась из Лиссабона весной 1502 года и без особых препятствий добралась до берегов Индии. Не вступая ни в какие переговоры, да Гама начал военную операцию, в результате которой Калькутта и ряд других городов на побережье были разрушены. Да Гама навязал индийским правителям свои условия отношений. Была построена крепость в Кочике, ряд укрепленных факторий на побережье Индии и восточном побережье Африки.

Экспедиция вернулась в Португалию через полтора года с большим грузом пряностей. В промежутке между плаваниями Васко да Гамы король поручил Диашу подготовку еще одной экспедиции в Индию. Возглавил ее Кабрал. Диашу было поручено командование одним из кораблей. Кабрал был опытным мореходом, достойным последователем Генриха Мореплавателя, однако значительно уступал в опыте Диашу. Почему именно на него, а не на Диаша, пала воля монарха, остается загадкой. Может быть, ему не смогли простить бунт, вследствие которого корабли Диаша вынуждены были повернуть, не достигнув берегов Индии в 1488 году.

Кабрал допустил роковую ошибку во время плавания вдоль берегов Африки. Флотилия сбилась с намеченного курса и была отнесена Южноэкваториальным течением на запад, к неизвестной тогда земле. Уже позже было установлено, что корабли Кабрала достигли берегов Бразилии. Флотилия повернула вспять и пересекла Атлантику еще раз в восточном направлении. В районе мыса Доброй



Бартоломео Диаш *Педру Кабрал* *Васко да Гама*

Надежды корабли попали в эпицентр невиданного до сих пор шторма, который утопил несколько кораблей, в том числе и корабль, которым командовал Бартоломео Диаш, талантливейший мореплаватель и организатор. Экспедиция Кабрала все же достигла Индии и вернулась в 1501 году в Лиссабон. Имя Диаша, как и имя самого Генриха Мореплавателя, было увековечено португальской историей.

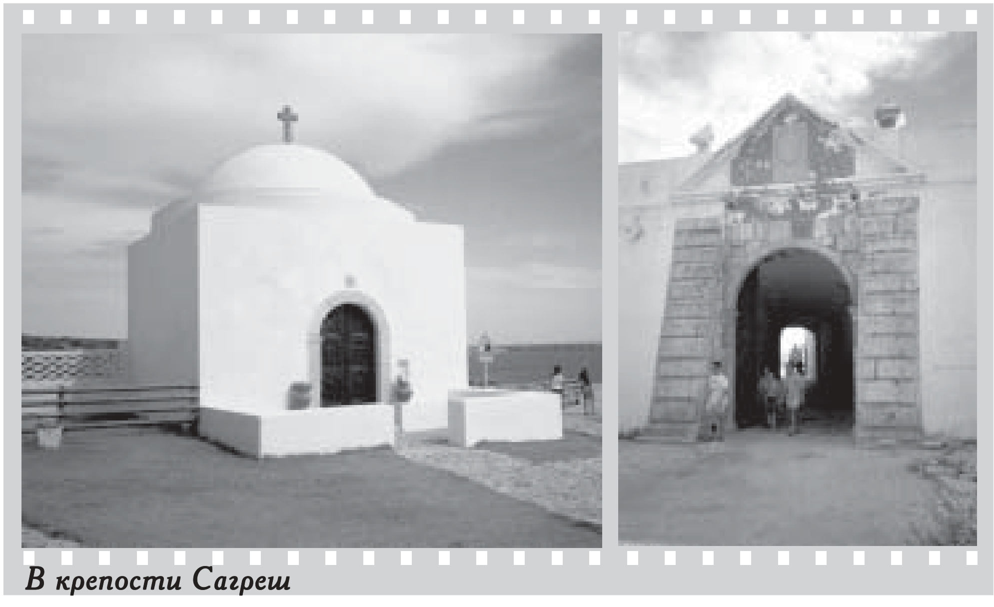
О превратностях судьбы величайших португальских организаторов и мореходов я размышлял, укрывшись от ветра под мощным сводом небольшого здания, сложенного из больших камней. Надпись гласила, что это смотровое укрытие для наблюдателей. Узенькие окошки, выходившие на океан, были глазами португальского форта в Сагреше.

Время шло быстро, и паруса на горизонте приблизились близко к оконечности мыса. Я напряг зрение и четко различил пять больших современных яхт и каравеллу. Да, именно каравеллу, точнее копию португальской каравеллы, подобную той, что видел в Лиссабоне. Любят португальцы свою историю, да и как не относиться к ней с уважением? Сколько труда приложили отважные мореходы, чтобы достичь неизвестных и так манящих их берегов! И без сомнения, все средневековое могущество Португалии связано с их именами и, в первую очередь, с именем человека, чьи мечты они воплотили в жизнь. Генрих Мореплаватель скончался в 1460 году, не дожив до триумфальных походов португальских мореходов вокруг Африки, но уже при нем были открыты острова Зеленого Мыса.

Преодолевая ветер, я вернулся к входу в форт, недалеко от которого в 2001 году была установлена каменная стела с крестом, у основания которой президенты Португалии и Бразилии заложили бронзовую доску, на которой выгравированы имена первопроходцев экспедиции Кабрала, открывшего Бразилию, и Генриха Мореплавателя — основателя обсерватории в Сагреше, ставшей альма-матер всех португальских первопроходцев»...

Воспоминания о поездке в Португалию, исторических событиях и последовавших за ними открытиях несколько согрели меня. Наконец-то полностью ушло нервное напряжение «ледового» перехода, и я заснул...

... Утром над Нюрнбергом закружил снежок. Потеплее одевшись, я отправился в центр старинного города. Припорошенные снегом улицы были пустынны.



В крепости Сагреш

Брусчатые мостовые помнят времена средневекового прошлого, времена, когда город, занимая удивительно удобное географическое положение, был центром торговли, в сфере влияния которой находились Прага, Берлин, Мюнхен, Вена и даже столь далекие Лиссабон и Рим. К сожалению, от той эпохи сохранилось не так много. Город-музей немецкой средневековой архитектуры был сильно разрушен в 1944—1945 годах союзной авиацией во время Второй мировой войны.

Красиво изогнутый мост переброшен через неширокую реку Пегниц, которая разделяет его на два самых старинных района: Зебельдерштадт, с которого в XI веке и начинался сам город, и Лоренцштадт, застройка которого ведется с XII века. В XIII — XIV веках оба эти района были обнесены общими фортификационными сооружениями, над которыми на скале вознесся средневековый замок. Сейчас, утром, припорошенный снегом он смотрится сказочно.

Вот и здание Национального музея. Я первый посетитель и благодаря удобно выполненному плану быстро нахожу зал, где хранится копия «падрана», установленного экспедицией Диогу Кана. В этом же зале экспонировалась карта, на которой были отмечены португальские походы XV столетия вдоль западного побережья Африки. Многие конечные пункты путешествий отмечены знаками вопросов. Истина была такова: по «тайному умолчанию» высший совет, которым руководил Генрих Мореплаватель, скрывал планы и конечные цели экспедиций и поэтому и до сего дня многие деяния португальских первопроходцев не до конца известны. Многие сыны дворянских фамилий прилагали недюжинные усилия, чтобы войти в группу назначаемых командиров флотилий. Успех похода делал его капитана известным и богатым. Но вот сами маршруты и открытые земли держались в глубокой тайне. Нечто подобное произошло и с экспедицией, установившей падран, хранящийся в Нюрнберге.

В декабре 1481 года король Жуан II послал под начальством Диогу Азанбужи флотилию к Золотому Берегу, чтобы основать там колонию. Азанбужа построил форт Сан-Жоржи-да-Мина — «Рудник св. Георгия», сокращенно — Мина, часто также называемый Эльмина, в районе которого было найдено крупное месторождение золота. Развитие добычи золота требовало много рабов — из Мины посылались корабли к югу на поиски новых областей для охоты за людьми.



Реконструкция португальской каравеллы «Вера Крус»

Капитаном одной из каравелл в экспедиции Азанбужи был Диогу Кан. О нем сохранилось очень мало сведений, к тому же противоречивых, с путаной хронологией событий, даже годы его рождения и смерти подвергаются сомнению. Выйдя в июне 1782 года из гавани Мины, Кан прошел на юг вдоль берега около 700 км. И завершил открытие Гвинейского залива. В этом районе вода резко отличалась по цвету от океанской, оказалась опресненной, и Кан заключил, что находится близ устья очень большой реки. Так было открыто устье реки Конго, что означает «река, поглощающая все другие».

Кан высадился на берегу и поставил падран. Он назвал великий поток «рекой Падран», но теперь это имя носит южный мыс в устье Конго (Пунта-ду-Падран). На берегу Кан вел с жителями «немой торг», так как их язык — группы банту, распространенный тогда по всей Экваториальной и части Южной Африки, — не имел ничего общего с языками гвинейцев, которые служили португальцам переводчиками.

Кан отправил несколько матросов вверх по «реке Падран», чтобы завязать сношения с местным королем: по обе стороны реки, в приморской полосе, к тому времени организовалось крупное государство дофеодального типа — Конго, и это название перешло на реку. Когда посланцы вернулись, Кан продолжил плавание на юг, поставив по крайней мере еще один падран на побережье Анголы. Проследив берег к югу еще немного, он повернул назад по невыясненной причине: возможно, заканчивались продукты и экипаж страдал от цинги. В Португалию Кан вернулся в апреле 1484 года. Экспедиция была признана королем и советом удачной, и Кан получил задание возглавить новую флотилию и продолжить движение на юг.

Уже осенью 1484 года, по другим версиям — в начале 1485 года и даже в сентябре — подробности обоих плаваний отсутствуют из-за пресловутого «умолчания», Кан на двух кораблях вышел из Лиссабона. На этот раз экспедиция продвинулась на юг вдоль берегов Анголы и Намибии до 22^0 ю. ш., т. е. до побережья пустыни Намиб. В Юго-Западной Африке был поставлен третий падран. Падраны были найдены в 1859, 1886, 1893 годах. Обнаруженный в 1893 году камень был доставлен военными моряками немецкого крейсера «Фолке» в Германию. Его оригинал хранится в Берлине, а точная копия в Нюрнберге. Таким обра-



Часовня в Сагреше *Гордость Португалии — пробковые дубы*

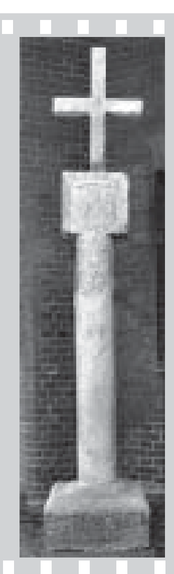
зом, Кан открыл более 2500 км западного берега материка к югу от экватора и обнаружил устье реки Кунене.

На обратном пути он поднялся по реке Конго на 160 км, преодолев грозный водоворот, где гигантский поток, сдавленный до 800 м, мчится со скоростью 18,5 км/ч, и пороги Еллала. Он принял на борт принца государства Конго в качестве посла в Португалии (в 1490 г. тот вернулся домой. **— Прим.авт.**). Дальнейшая судьба Кана не выяснена: по одной версии он умер в пути, по другой — достиг родных берегов до августа 1487 г. или в 1486 г. Неизвестно и то, по какой причине Диогу Кан не пошел еще южнее и не стал открывателем крайней южной точки Африки, куда так стремились посылаемые экспедиции.

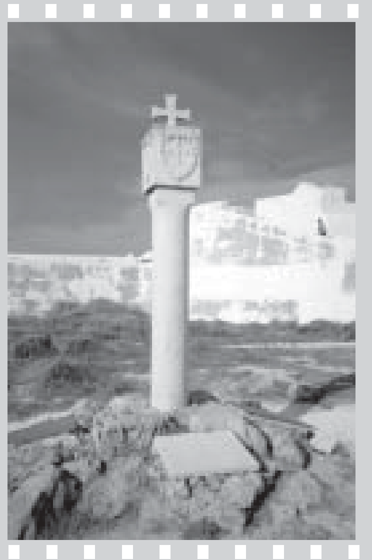
В соседнем зале с падраном находится глобус, выполненный участником экспедиции Диогу Кана Мартином Бехаймом. Хранящийся глобус — старейший из сохранившихся до наших дней. Само же слово «глобусы» в переводе с латинского означает «шары», они были известны человеку за тысячу лет до Бехайма. Небесные глобусы, изготовляемые из дерева, камня и металла, представляли картину звездного неба.

В IV веке до н. э. греческие астрономы нанесли на поверхность глобуса параллели и меридианы. Уже в столь далекие от нюрнбержца времена глобусы служили в гимназиях для объяснения расположения звезд, в астрологии — для ее толкования. С того же времени глобус стал символом музы Урании, а его изображения появились на монетах.

Изображения земного глобуса известны на монетах Деметрия I Полиоркета IV — III вв. до н. э. и в работах античных авторов глобуса Кратеса из Пергама II в. до н. э. (См. приложение 1). Сегодня не ясно, что и с какой точностью было изображено на первых глобусах, но уже в V — IV вв. до н. э. античная география добилась удивительных успехов. Величайшими ее достижениями были учение о шарообразности Земли и теории единства Мирового океана. Идею о сферичности нашей планеты первым выдвинул философ Парменид из города Элеи в V в. до н. э., а доказал астроном и географ Эвдокс Книдский в IV в. до н. э. Эвдокс ввел в научный обиход термин «горизонт» и первый стал определять географическую широту местности. Ему же обязаны первым, правда, сильно завышенным, опре-



Падран — камень с крестом, устанавливаемый экспедициями португальских мореходов в конечной точке на побережье Африки, куда доходили их корабли.
Слева — копия падрана, установленного экспедицией Д.Кана и найденная немецкой экспедицией в XIX столетии. Падран хранится в Национальном музее Нюрнберга.
Справа — падран, установленный в крепости Сагреш в честь пятисотлетия открытия Бразилии экспедицией португальца Педру Кабрала



делением длины окружности нашей планеты — 63—70 тыс. км.

Аргументы Эвдокса — круглая земная тень на Луне при ее затмении, расширение кругозора при подъеме на гору, изменение звездной панорамы относительно горизонта при движении наблюдателя к югу или северу — использовал Аристотель из Стагиры (IV в. до н. э.) для обоснования вывода о том, что Земля — шар.

Пользуясь «до крайности грубым инструментарием», александрийский ученый Эратосфен на рубеже III — II вв. до н. э. выполнил первые и притом довольно точные определения радиуса — 6311 км и длины большого круга Земного шара — около 39 690 км. (См. приложение 1). На рубеже II — I вв. до н. э. измерение окружности Земли дважды — с разными результатами — производил географ, историк и путешественник — сириец Посидоний.

По второму измерению, которому он сам больше доверял, длина земной окружности составила 28 350 км, что значительно меньше истинной ее длины. Но в истории великих открытий XV — XVI вв. это сильно преуменьшенное измерение сыграло известную положительную роль, т. к. первопроходцам, идущим из Европы в Азию западным путем, казалось, что они достигнут заветных берегов гораздо быстрее, чем было на самом деле.

Почему средневековье позабыло элементарные истины, хорошо известные античности, не всегда объяснимо. Вина ли это только христианства или сложившегося общего невежества заселивших Европу народов — задача отдельного исследования, начало которого положено в книге «Ивлия». Рассматривая мифологические представления трех цивилизаций, рождавшихся на греческой земле, и знания, которые сохраняли эти цивилизации об окружающем мире, я составил графические карты (См. приложения 2,3,4).

В залах музея в Нюрнберге, восстанавливая в памяти эти карты, вновь и вновь приходил к заключению: еще задолго до Новой эры греки и другие цивилизованные народы, в особенности те, чья судьба была связана с морем, — финикийцы, карфагеняне, египтяне, — знали и не подвергали сомнению факт, подтверждающий шарообразность Земли.

Недаром же Землю, в соответствии с греческой мифологией, омывает Мировая река Океан, а небосвод имеет сферическую форму, не говоря уже о том, что



Памятник Генриху Мореплавателю в городе Лагош

Церковь-музей в городе Лагош

мореходам всегда приходилось наблюдать за небесными светилами, в особенности за Луной, на которую Земля всегда отбрасывает сферическую тень.

На стене недалеко от глобуса портрет Бехайма в рыцарском облачении. Он по праву считается первым выдающимся немецким путешественником мирового значения.

Бехайм родился в Нюрнберге вероятно 6 октября 1459 года, а скончался в Лиссабоне в 1507 году. О годах его молодости известно немного. Он получил неплохое образование, о чем можно судить по тому, что попав в 1484 году в Португалию, он был принят в «совет математиков», входивший в тайный совет при короле. Назначенный картографом в 1485 — 1486 годах, он сопровождал Диего Кана во втором путешествии вдоль западного побережья Африки. Однако доподлинно неизвестно, перешел ли он $18^{0}23'$ с. ш. и достиг ли с Каном реки Кунене. Созданный им глобус долгое время оставался самым содержательным. Оригиналом Бехайму служила устаревшая карта мира, которая основывалась в значительной мере на данных Птолемея, а также передавала идеи Тосканелли (См. приложение 7). На глобусе не были приняты во внимание португальские открытия XV века Бехайм едва ли улучшил что-либо по сравнению с оригиналом, хотя он и сам принимал участие в экспедиции вдоль африканского западного побережья. Глобус был вычерчен не самим Бехаймом, а мастером Георгом Глохендорфом.

О Бехайме сложено много легенд, которые не выдерживают критики. Одна из них гласит, что благодаря ему португальцы, которые со времен Генриха Мореплавателя открыли западное побережье Африки, познакомились с самыми важными навигационными инструментами! Вывод этот делается на основании того примечательного факта, что на глобусах Шенера 1515 и 1520 гг. (См. приложение 8), которые были изготовлены в родном городе Бехайма Нюрнберге и ошибочно принимались за глобусы Бехайма, обозначен проход через Южную Америку. Различные ученые предполагали, что Бехайм нашел Магелланов пролив до Магеллана и, может быть, даже до Колумба посетил Южную Америку.

Совсем немного известно о том, чем занимался Бехайм после создания глобуса и возвращения в Португалию. Известно лишь то, что он продолжал служить в «совете математиков» и ведать подготовкой карт для будущих экспедиций. Но непонятно почему «земное яблоко» Мартина Бехайма так неточно. Сам он, бе-



Гравюра, на которой изображена португальская колония Гоа в Индии

Мыс Доброй Надежды

зусловно, имея доступ к португальским и арабским источникам, знал намного больше, чем изобразил на своем глобусе.

Немецкие историки открытий часто преувеличивали значение Бехайма, но самые выдающиеся из них — О. Пешель и Т. Руге — указывали, что на его глобусе ошибки в широтах известных мест достигают 16^0, а на картах того времени они редко превышают 1^0, что, следовательно, «Бехайм был посредственный ученый и плохой космограф», и иронически замечали: «…мало же пользы могли португальцы извлечь из учености нашего земляка».

… Еще раз внимательно рассматриваю глобус. Он совсем небольшой. Диаметр шара — 51 см, он охвачен тремя металлическими дугами, нижние части которых переходят в ноги, на которых он и покоится. Высота сооружения 133 см. Деревянное основание шара покрыто пергаментом, на котором и изображены Европа, Азия и Африка. Искажения видны сразу же, особенно в очертаниях Африки, чья восточная часть европейцам была неизвестна. Нет Америк, отчего «земное яблоко» кажется однобоким, Австралии, Антарктиды.

Чуть более половины тысячелетия отделяет нас от времени создания глобуса Бехайма. Открыты все материки, нанесены на карту все белые пятна, сотни спутников постоянно следят за всем, что происходит на Земле, а невидимая сеть интернета соединила каждого с каждым. Зная все это, все равно рассматриваешь небольшой шар с каким-то благоговейным чувством. Вот она, однобокая Земля, такая, как ее видел нюрнбержец Мартин Бехайм, да и не он один …

Покинув музей, я еще раз прошелся по старинным улочкам Нюрнберга, города, с которым была связана судьба не только первого немецкого путешественника, но и великого живописца Альбрехта Дюрера, создававшего на своих гравюрах удивительный мир, возможно, такой, какой представлял себе Мартин Бехайм, мечтавший о неизвестных землях…

… На «Одессе» все было в порядке. Днем ребята еще раз проверили состояние обшивки. На счастье, полакр не пострадал во время похода по каналу, только краска кое-где была содрана да расщепилась деревянная балка, ограждающая балкон на корме. Ночь и переход в Швайнфурт прошли спокойно.

На набережной в самом центре города нас встречали господин Гекнер и его сын Юрген.



«Одесса» отшвартовалась на набережной города Швайнфурт



Глава 8.
Юбилей

Швайнфурт оказался городком небольшим, главной его достопримечательностью была самая большая в Европе американская военная база. Господин Гекнер и его друзья организовали «Одессе» прекрасный прием. Через несколько дней на борту судна побывал бургомистр Швайнфурта и несколько его друзей, занимавших в муниципалитете и бизнесе высокое положение. Буквально сразу после этого как местная, так и региональная пресса написали ряд добрых очерков как о самом судне, так и о музее, расположенном на его борту. Писали они и о людях, которые привели «Одессу» в центр Европы. После выхода в свет этих статей на судно началось в буквальном смысле паломничество.

Мы уже привыкли к тому, что в Регенсбурге «Одессу» посещало очень много людей, но Швайнфурт отличался от Регенсбурга тем, что здесь к нам на борт приходили целые классы, гимназии, ясельные и подростковые группы детских садов. Над судном раздавались радостные детские крики: «Пиратэн шиф! Пиратен шиф!», что означало — пиратский корабль. Детвора брала «Одессу» на абордаж. Топот и гомон были слышны с утра и до вечера. В сумерках прекрасно освещенное судно, стоявшее на центральной набережной, посещали взрослые.

Хотя Швайнфурт город небольшой, но в окрестностях его проживает достаточно много людей. Часто к нам приезжали жители небольших поселков и городков, которые были расположены от Швайнфурта за пятьдесят, семьдесят и даже сто километров. В Швайнфурте «Одесса» пробыла до середины апреля, дождавшись теплой и солнечной весны.

Вообще год оказался необычайно теплым и даже жарким для Центральной Европы. Много друзей господина Гекнера неоднократно приезжали на судно. Мы готовились к таким встречам, больше всех отличался наш повар Женя Опаренко, который неизменно привечал посетителей прекрасным украинским борщом, ва-

рениками и отменно по его рецепту приготовленными пельменями. Немцы не оставались в долгу. Название города Швайнфурт, что означает «брод, который перешли свиньи», подтверждалось значительным количеством больших и малых свиноферм, дающих свинину, покупаемую всей Европой. Местные повара готовят из молодой свинины какие-то фантастические по вкусу блюда, которыми нас угощали приезжающие.

Господин Гекнер был рад приходу «Одессы». Еще ранее, в Регенсбурге, на малом парусе, поднимаемом на центральной мачте, красовалось название его небольшой компании «Гекнер ГМБХ». Многие годы этот 65-летний мужчина занимается ремонтом и реставрацией автомобилей-«ветеранов». За его помощью обращаются коллекционеры, обладатели раритетных автомобилей, чей возраст достаточно велик. На складах фирмы хранятся запчасти от многих машин, чей день изготовления праздновался тридцать, сорок, а то и пятьдесят лет тому назад. Если фирма сама не может выполнить тот или иной заказ, то иногда некоторые детали изготавливались в небольшой мастерской в подвале здания или заказы размещались на соседних предприятиях. Не раз на столе Гекнера я видел заказы из США, Японии и даже Австралии.

После прихода в Германию дни на судне летели очень быстро. У нас было не так много времени на отдых, потому что судно требовало каждодневной заботы, а прием посетителей занимал значительную часть дня. Иногда к концу рабочего дня и я, и мои друзья просто валились с ног. К этому следует добавить, что каждый последующий переход был сопряжен с опусканием и подъемом обоих мачт. Центральная весила около тонны, меньшая же, наклоненная, как это было принято у палакров, в нос, — килограммов около 300. Под стать мачтам были 100-килограммовые реи. Подъем и опускание мачт, рей и парусов занимал от одного до двух дней. Необходимость мероприятий, связанных с подъемом и опусканием мачт, была обоснована и понятна — мосты не позволяли нам проходить с поднятыми мачтами.

После Швайнфурта «Одесса» перешла в очень красивый старинный город Вюрцбург, известный своим университетом, в котором работал Рентген, создав-



В музее художник Л.Герасимов   Совещание. И.Сухарьков и И.Мельник

ший аппарат, благодаря которому человек смог заглянуть в самого себя (лучи названы в его честь — рентгеновскими).

Достопримечательностью Вюрцбурга была также большая средневековая крепость, в которой некогда находилась резиденция епископа и новый дворец епископства, выстроенный в центре города в стиле барокко. Один из мостов, соединявших берега Майна, напомнил мне знаменитый Карлов мост в Праге, хотя он был значительно меньше, но его также, как и Карлов мост, окружали искусно выполненные из гранита фигуры и скульптурные группы.

Весна была в самом разгаре, и вскоре мы это почувствовали на себе. За считанные часы Майн из кроткой, тихой реки превратился в бурный, мощный поток. Река вышла из своих границ. Она поднялась более чем на полтора метра, затопив набережную, у которой была пришвартована «Одесса». На несколько дней мы были отрезаны от большого мира. Но приехавшие из Регенсбурга друзья супруги-фармацевты Бетина и Зигфрид Хурт, которые были нашими частыми гостями во время стоянки «Одессы» в Регенсбурге, помогли наладить переправу. Мы натянули от борта «Одессы» крепкий трос и в непромокаемых костюмах почти по пояс в воде доставили привезенное Зигфридом прекрасное пиво.

Вообще, за время переходов «Одессы» по Германии в каждом городе у нас появлялось много новых друзей, которые часто затем приезжали к месту новых стоянок корабля, чтобы повстречаться с экипажем и побывать на столь полюбившемся судне.

Как в Швайнфурте и Регенсбурге, в Вюрцбурге корабль посетил бургомистр города, затем принявший членов экипажа у себя в Ратуше. Это было очень приятно, потому что такие встречи в последствии открывали возможность посещения судна большим количеством жителей города. Немцы — граждане законопослушные и, как шутил еще в Регенсбурге наш друг Йохан Хайдук, — обычный, простой немецкий бюргер всегда повторит то, что сделает перед этим бургомистр города или его заместители. Если побывает на судне городское начальство, то и граждане пойдут на судно, а если нет, то народу будет не очень много. Горожане, возможно, ничего и не убоятся, просто не будут знать, нужно им это или нет.



В Швайнфурте у нас побывало несметное количество детей

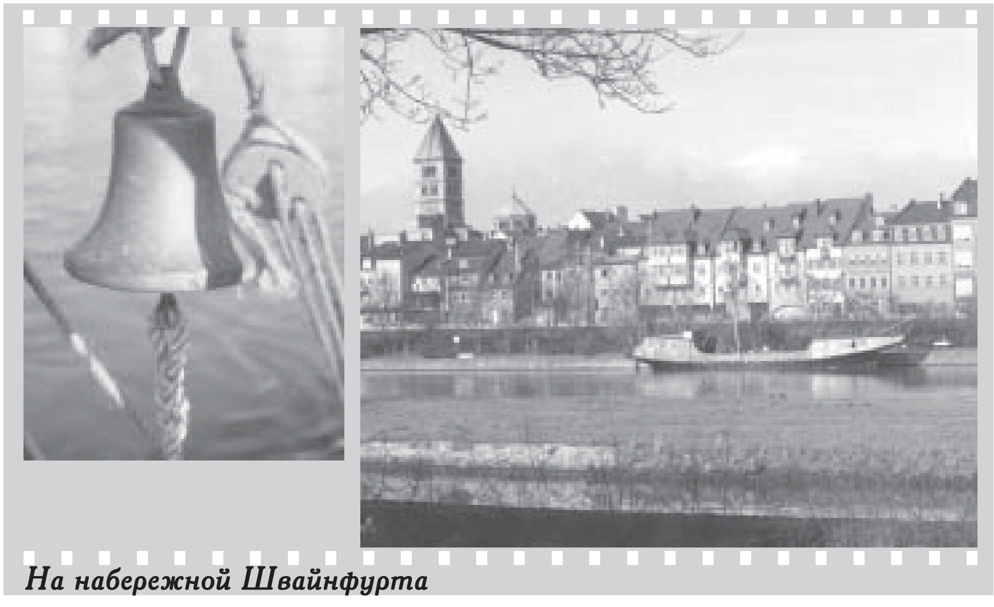
Сами по себе немцы не любопытны. Они горды собой и своей нацией, редко когда задают лишние вопросы, но если уж «дорога открыта», то с удовольствием и неоднократно будут посещать понравившийся объект, в данном случае наш корабль.

Из Вюрцбурга домой, в Одессу, уехала еще часть экипажа, и к концу нашей стоянки перед переходом в небольшой городок Гемюнден нас осталось всего трое: я, Игорь Сухарьков и Олег Филипчук. Но это не помешало нам справиться с укладкой мачт и, попрощавшись с древним и очень красивым городом Вюрцбургом, перейти в совсем маленький городок на Майне, где была начата подготовка к участию в крупном юбилее, который был посвящен 1200-летней годовщине основания города Франкфурта-на-Майне.

Приглашение мы получили благодаря господину Гекнеру. Однажды на «Одессу» он пришел вместе с высоким аскетичного вида мужчиной, отрекомендовавшимся как Гарри Овенс. Господин Овенс был генеральным менеджером по подготовке празднования 1200-летнего юбилея Франкфурта-на-Майне. Осмотрев «Одессу», он остался очень доволен и выписал официальное приглашение кораблю и экипажу принять участие в праздновании. В наши обязанности входило подготовить судно для приема большого количества посетителей. Вообще, как планировалось в оргкомитете, фестиваль, который будет длиться десять дней, посетят более трех миллионов человек.

Если это произойдет, то такое количество людей увидят и нашу «Одессу», для которой будет специально установлен понтон возле набережной. Сделано это будет потому, что наша осадка не позволяла во Франкфурте, в месте, где будет проводиться фестиваль, подойти к берегу. Понтон закрепят на специальных растяжках, мы же станем уже к нему. Я сразу понял, что для нас это будет интересно, так как судно не будет прижато к гранитной набережной, оно будет оторвано почти на десяток метров и станет заметным с большего расстояния.

Как заверил нас Гарри Овенс, наш корабль будет единственным судном на празднике и поэтому внимание к нам будет особенным. Всего праздник займет более шести километров набережных: три километра с левого берега Майна и три километра с правого. Таких огромных фестивалей город еще не знал, хотя отмеча-



На набережной Швайнфурта

ет свои юбилеи ежегодно. Но праздники тогда проводились один или два дня, не более. Сейчас же на протяжении десяти дней ежедневно гостям на более чем тридцати музыкальных площадках будут представляться концертные группы, театрализованные представления, вокалисты из десятка стран мира. Сотни передвижных магазинов, кафе и ресторанов будут обслуживать посетителей праздника.

Я и мои друзья были неоднократными участниками больших морских фестивалей, в которых принимала участие наша «Ивлия»; это и празднование 500-летия открытия Америки в Генуе, и фестиваль «Все корабли — к берегам Франции» во французском Бресте. Но то, о чем нам рассказывал Гарри, было чем-то совершенно необычным. По правде сказать, я даже представить себе не мог, как можно принять, разместить, накормить такую массу людей, которая приедет на праздник со всей Германии, да и не только Германии, а из многих европейских стран. Но Гарри был абсолютно уверен, что праздник удастся не только как праздник, но и как коммерческое мероприятие.

Относясь к нашему судну так же, как к коммерческому мероприятию, Гарри просил, чтобы мы сделали некоторые перестановки, которые необходимы были для того, чтобы на верхних палубах могли разместиться посетители, которые бы наблюдали по вечерам за фейерверками.

Я согласился с предложениями Овенса, понимая, что для нашего корабля и экипажа участие в таком большом международном шоу будет очень полезным и позволит найти новых друзей и обзавестись новыми контактами.

Однако начать работы в Гемюндене мы не могли, нас было всего трое. Приближалось лето. В июне на судно должны были вернуться трое членов экипажа, и тогда можно было бы начать ту реконструкцию, которая была запланирована.

В первую очередь переносилось штурманское отделение, расширялось помещение для музея, на верхних палубах должны были разместиться легкие навесы. В Гемюндене к нам приходили жители не только красивого городка на Майне, но и приезжали жители окрестных деревень, хотя посетителей было гораздо меньше, чем ранее.

Переход в Ашафенбург — небольшой немецкий город, расположенный всего



в тридцати километрах от Франкфурта, был осуществлен в начале июля. На судне нас уже было шестеро и, пришвартовавшись на красивой набережной, совсем невдалеке от большого средневекового Ашафенбургского замка, мы не столько принимали посетителей, сколько скрупулезно вели работы по перестройке «Одессы». Нужно было не только выполнить работы по металлу и дереву, но и заново окрасить весь корпус, проморить его и пролакировать. Небольшого ремонта требовал и такелаж, нужно было сменить ряд веревок, возобновить лестницу на марсовую площадку. Требовалось также провести и внутренние работы. Время в Ашафенбурге было занято в основном проблемами, связанными с подготовкой к фестивалю.

Фестиваль во Франкфурте, который праздновал свой 1200-летний юбилей, должен был состояться в те же дни, когда и наш город праздновал 200-летие, т. е. в последние дни августа и первые дни сентября. Работы проходили успешно, и по вечерам у меня оставалось время, чтобы побродить по небольшому, но очень красивому городу, вписавшему свое имя в историю Германии благодаря большому мрачноватому и какому-то тяжеловесному замку, расположившемуся на берегу Майна.

С небольшой группой туристов я побывал на экскурсии в замке, где сегодня расположился музей. Нет необходимости подробно рассказывать о самом музее, но вот несколько картин и репродукций были очень примечательными: император Наполеон, адмирал Нельсон, эпизоды Трафальгарского сражения — битвы, о которой так не любил вспоминать император. Именно здесь, в этом сумрачном замке, он напоминал своему окружению о Трафальгаре, считая это поражение роковым для империи.

Сам Наполеон не участвовал в сражении, но считал эту великую морскую баталию, проигранную французами, своим личным поражением. Без сомнения, Англия на тот момент была сильнейшей морской державой. Ее военная мощь базировалась на современных линейных многомачтовых кораблях. Снабженные несколькими орудийными палубами, английские дредноуты несли до ста, а иногда и более ста разнокалиберных орудий.



О.Филипчук, О.Кравцов, И.Мельник, А.Мостовой, Е.Опаренко, И.Сухарьков

«Одесса» готовится к переходу в Вюрцбург

Высшее морское офицерское сословие начало складываться еще во времена Фрэнсиса Дрейка, когда на правительственную службу пришли бывшие отчаянные каперы и пираты. Если конструктивно английские корабли имели незначительное преимущество перед французскими и испанскими судами, то выучка и дисциплинированность английского адмиралитета и рядового состава были во много раз выше, чем у их противников. Фактически покорив всю Европу, Наполеон не смог овладеть морями и проливами. Англичане нанесли чувствительные поражения императору и в северных морях, и в Средиземноморье. Англию можно было подчинить, только перенеся военные действия на ее территорию. Для этой цели готовился большой военный флот, насчитывавший десятки крупных линейных кораблей и сотни более мелких, десантных, способных перевезти через Ла-Манш франко-испанскую армию. Англичанам во что бы то ни стало нужно было ликвидировать нависшую над ними угрозу.

Сделать это возможно было, только уничтожив французский флот, готовящийся к десанту. Особая роль в этом плане отводилась флоту, которым командовал адмирал Нельсон. Горацио Нельсон начал морскую службу еще подростком, а в двадцать один год уже командовал боевым кораблем. Как флотоводец он стал известен в 1798 году, когда, командуя эскадрой, разгромил французский флот, атаковав его со стороны берега.

Этот прием был доселе практически неизвестен и считался для парусных судов неприменимым из-за боязни навала на берег при изменении ветра и посадки судов на мель. Ранее этот прием применен был только один раз русским адмиралом Ф.Ф.Ушаковым в сражении при Калиакрии. Нельсоновская победа при Абукире в 1798 году отрезала французские войска с будущим императором Наполеоном в Египте. Наполеон чудом прорвался на единственном корабле в Европу, уже тогда ощутив мощь английского флота и умелое руководство им талантливого адмирала.

Нельсон обладал исключительной храбростью и отвагой. В 1794 году он потерял глаз, а в бою при Санта-Крус в 1798 году — правую руку. Однако он всегда возвращался в строй. Начиная с лета 1805 года, эскадра под командовани-


Начало перехода

«Железное сердце» нашего корабля-музея и его кормовой фонарь

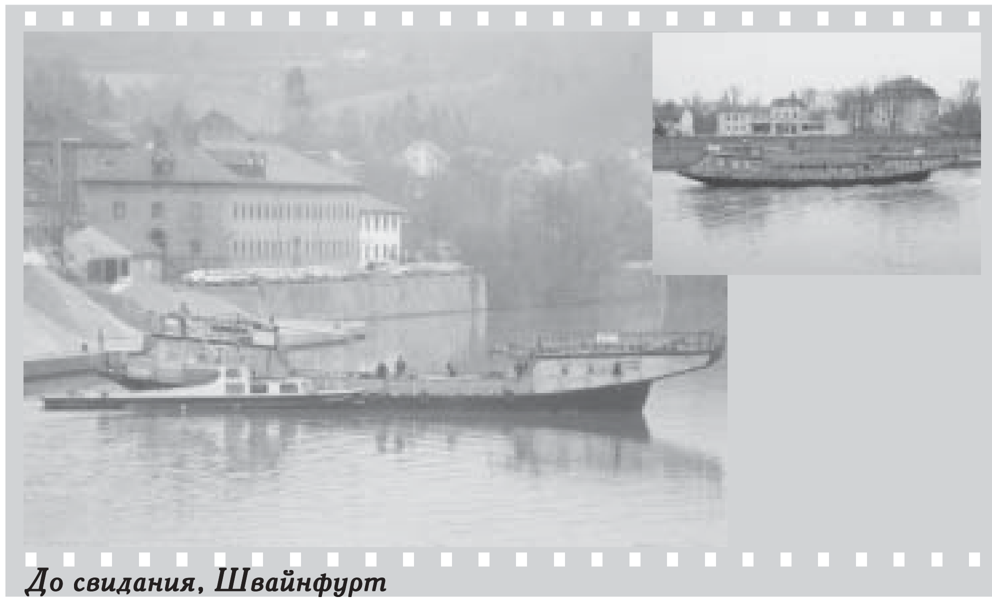
ем Нельсона вела патрулирование западных берегов Франции и Испании. Адмирал знал о готовящемся десанте французов в Англию и в его задачи входило нанесение предупреждающего удара по франко-испанскому флоту. Узнав, что французы накапливают свои силы в испанском городе Кадисе, Нельсон заблокировал город силами своей эскадры.

В этот момент в Кадисе находилось 18 французских и 15 испанских линейных кораблей. Общее командование над ними осуществлял французский адмирал Вильнев. Дабы не попасть под ураганный огонь 27 английских кораблей в бухте Кадиса, где французы и испанцы не смогли бы дать англичанам отпор, Вильнев утром 21 октября предпринял попытку выйти из бухты и прорваться в Средиземное море.

На траверзе мыса Трафальгар эскадры начали сближаться. Французский адмирал понимал, что ему не удастся избежать столкновения и дал команду становиться под ветер в выгодную позицию. Для этого эскадра должна была повернуть на север. Однако вследствие плохой подготовки как командиров, так и экипажей, а также слабого ветра, линия строя после поворота была нарушена, чем и воспользовался адмирал Нельсон. Он разделил свою эскадру на две части — 15 кораблей под командованием адмирала Коллинвуда атаковали арьергард франко-испанской эскадры, а сам Нельсон, командуя 12 кораблями, нанес удар по центру эскадры Вильнева.

Сражение началось в полдень 21 октября и продолжалось почти 18 часов — до утра 22 октября. Корабли Коллинвуда сблизились с противником и к 15 часам прорезали его строй, почти окружив все суда.

Колонна Нельсона, который находился на корабле «Виктори», прорезала центр эскадры Вильнева, державшего флаг на «Буцентавре», и отрезала его от французского авангарда, которому удалось уйти. В ходе боя адмирал Нельсон был смертельно ранен, однако его смерть не повлияла на ход сражения. Используя преимущества раздельного и группового маневрирования, артиллерийской подготовки личного состава и благоприятную ветровую обстановку, англичане нанесли сокрушительное поражение франко-испанской эскадре, потопив 18 кораблей.



До свидания, Швайнфурт

В этом сражении погибло более 6 тысяч французских и испанских моряков. Англичане потеряли 3 тысячи человек и хотя не уничтожили франко-испанскую эскадру полностью, но завоевали полное господство на море.

Наполеон был очень удручен этим поражением. Под Трафальгаром были разбиты не только корабли союзников, но и планы захвата Англии. Королевство ликовало. Всесильный Бонапарт, державший в страхе всю Европу, вынужден был отступить и отказаться от прямого нападения на Англию. В дальнейшем он пытался сокрушить своего непримиримого противника, установив в 1806 году Континентальную блокаду.

Особого внимания заслуживает флагман Нельсона, корабль «Виктори», сохраненный в специальном сухом доке. «Виктори» до сих пор является одной из самых больших достопримечательностей Великобритании, не уступая по количеству посещающих ее туристов Тауэру или Биг Бэну.

Корабль-памятник был построен за сорок лет до Трафальгарского сражения, в 1765 году, английскими корабельными мастерами Д.Локом и Э.Аллином. «Виктори» представляет собой трехмачтовый трехпалубный линейный корабль длиной 57 метров, шириной 16 метров, водоизмещением 3500 тонн. Экипаж «Виктори» составлял 850 человек. Для строительства столь большого и внушительного судна потребовалось около 2,5 тысячи деревьев, главным образом дуба и сосны, достигших столетнего возраста, что оценивается специалистами как 10000 кубометров леса.

Киль «Виктори» был составлен из нескольких стволов вяза, шпангоуты собирались из составных дубовых частей, рубленных топорами из цельных стволов. Толщина бортов «Виктори», в которую входят сам набор, а также внешняя и внутренняя обшивки, составляла 60 сантиметров. Корпус «Виктори» был собран с применением железных болтов и дубовых нагелей. И до и после Трафальгара корабль верой и правдой служил королевским военно-морским силам.

Решение о превращении корабля в памятник и музей было принято еще в 70-х годах XIX столетия, однако реальные работы на сильно обветшавшем корпусе были начаты только после окончания Первой мировой войны. В январе 1922



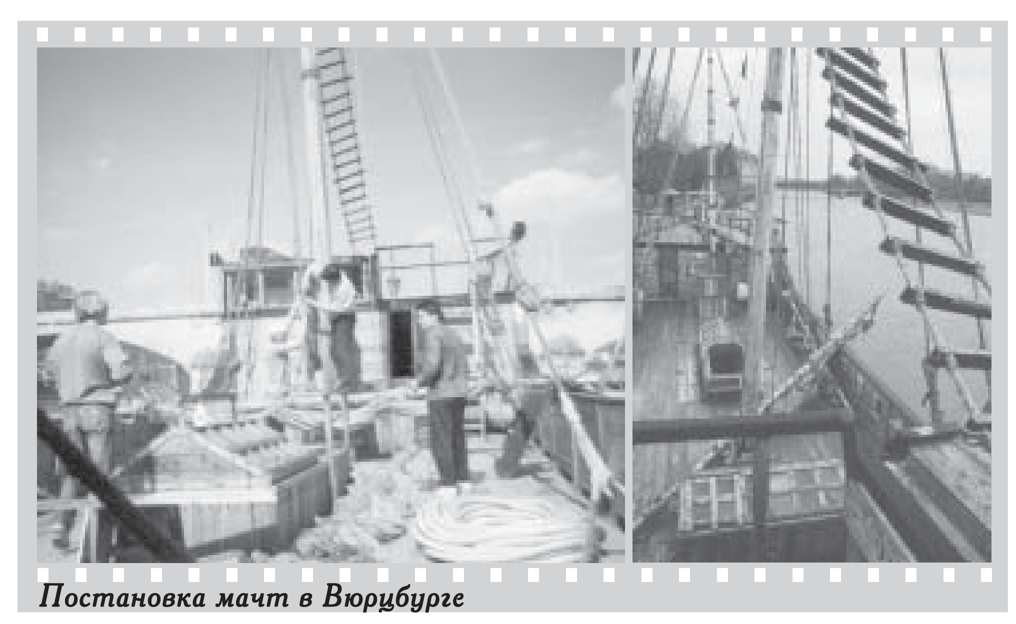
года «Виктори» была отбуксирована в Портсмут и введена в сухой док реставрационной верфи.

Восстановительные работы продолжались более 6 лет. Судну был придан вид, который оно имело во время Трафальгарского сражения. Как и тогда, корпус был окрашен в желто-черные цвета, заменены пришедшие в негодность части корпуса и палуб, установлен новый рангоут. Для уменьшения нагрузки на корпус почти все орудия и якоря были сняты и установлены на берегу. Только на нижней палубе оставлены 4 пушки, стрелявшие при Трафальгаре. Специальной медной пластинкой отмечено место гибели адмирала Нельсона. Сама адмиральская каюта хранит стол и стулья нельсоновских времен, а также несколько гравюр того же периода. Высокобортный, величественный и массивный корабль поражает своими пропорциями. Не каждый, видевший его на фотографиях или «живьем», может поверить в то, что такая махина могла быстро маневрировать под парусами.

Однако факт остается фактом — именно такие большие линейные корабли-крепости служили основой флотов европейских стран конца XVIII — начала XIX столетий. Именно такие, с виду неуклюжие корабли как «Виктори», составившие костяк нельсоновского флота, заставили всесильного императора Наполеона, командовавшего огромными армиями, отказаться от планов захвата Англии. Об этом довольно подробно рассказывают посещающим Ашафенбургский замок.

Какой же маленькой должна быть наша «Одесса» по сравнению с большими парусниками! Но факт остается фактом. Именно суда таких размеров, как «Одесса», тысячелетие, вплоть до XIX столетия, осуществляли большинство каботажных перевозок.

Пребывая в замке Ашафенбург и горько сожалея о поражении при Трафальгаре, Наполеон разрабатывал новые планы подчинения Великобритании. Европа с ужасом ожидала новых шагов императора. И они не заставили себя долго ждать. 21 ноября 1806 года в Берлине Наполеон подписал декрет «О блокаде Британских островов». Блокада, ставшая Континентальной, означала ведение ожесточенной экономической войны против Англии с целью лишения последней евро-



Постановка мачт в Вюрцбурге

пейских рынков сбыта. Континентальная блокада запрещала всякую торговлю, почтовые и другие сношения с Британскими островами. Английским кораблям было запрещено заходить в европейские порты, английские подданные, обнаруженные на подвластных Франции территориях, объявлялись военнопленными, а все товары, принадлежавшие англичанам, конфисковывались.

С целью выполнения декрета были введены беспрецедентные меры по наблюдению за морем. Десятки тысяч наблюдателей следили за всеми судами, идущими к берегам Европы. Была введена специальная система световой и звуковой сигнализации, позволявшая в считанные минуты оповещать на сотни километров о появлении английских судов. Наблюдение и слежка велись не только за морем, но и за самими наблюдателями, за которыми, в свою очередь, следила еще одна группа. Тройной надзор позволил почти полностью прекратить ввоз товаров из Англии. Почти, так как все равно английские товары попадали в Европу, а ввозили их, рискуя жизнью, отчаянные английские и французские контрабандисты, ведущие в холодном море свои быстроходные и незаметные кэтчи и бискины.

Эти суда, предназначенные для прибрежного, каботажного плавания и рыбной ловли, были неоценимыми помощниками отчаянных людей. И раньше смельчаки пересекали на них Ла-Манш, но во время блокады лодки-москиты 10—15-метровой длины стали тем самым «почти», нарушавшим стройность предпринимаемых Наполеоном мер. Без преувеличения можно сказать, что тысячи тонн английских товаров были контрабандно ввезены в Европу благодаря неутомимой деятельности быстроходных двух- и трехмачтовых бискин и кэтчей.

Французские каботажные бискины имели корпус округлой формы с мощным прямым форштевнем. Грот-мачта находилась почти посередине корпуса и была наклонена к корме. Паруса, которые несли бискины, имели прямоугольную форму. Водоизмещение этих судов достигало 40 тонн. Строились бискины с применением дубового набора и обшивки, выполняемой из хвойных пород деревьев. Английские кэтчи несли латинское парусное вооружение на двух мачтах. Их корпуса были более килеваты, чем у бискин. Более развита была и кормовая надстройка. Быстроходные небольшие суда, искусно лавируя темными северными



В музее

ночами, пересекали Ла-Манш, маскируясь в глубоко врезающихся в материк бухтах, где они отстаивались, сдавая груз. Следующей ночью контрабандисты вели свои корабли назад, к берегам Англии.

Императору неоднократно докладывали о происходившем. Рейды контрабандистов вызывали у него гнев, но реально изменить ситуацию только слежением за морем и уничтожением доставляемых грузов было невозможно. На вооружение необходимо было принимать специализированный пограничный флот, способный быстро реагировать на перемещения контрабандистов. Ни линейные корабли, ни фрегаты, ни бригантины для этой цели не годились. Тот, кто смог бы бороться с москитным флотом, должен был превосходить его в маневренности, скорости и скорострельности.

В обязанности новым кораблям вменялось догонять и уничтожать тех, кто нелегально перевозил грузы. Наполеон поставил задачу перед военно-морским флотом — организовать борьбу с контрабандистами на море. Очень быстро ему был предложен проект небольших быстроходных парусников, способных перехватывать контрабандистов. Удивительно, но факт — эти суда стали прародителями клиперов — самых быстроходных парусных судов в мировой истории. Забегая вперед, отмечу, что подобный тип судов попал из Франции в Северную Америку, где и развился в чайные бостонские клипера, дав начало большегрузному клиперному флоту.

Реконструкция такого быстроходного корабля была осуществлена во французском городе Бресте. За два года до описываемых событий, во время морского праздника «Все корабли к берегам Франции», где принимала участие наша «Ивлия», на воду был спущен корабль времен Наполеона, получивший название «Рековранс», что означает «возмещение».

27 августа «Одесса», поблескивая вновь отлакированными бортами, перешла к пристани в самом центре Франкфурта-на-Майне. Для нашей стоянки, как и обещал Гарри Овенс, американские солдаты соорудили и прочно закрепили большой понтон. Встав к понтону, мы были более чем на десять метров оторваны от набережной, и корабль в лучах заходящего солнца смотрелся необычайно краси-



На палубе... *и в музее «Одессы»*

во. На утро всем экипажем и при помощи американских солдат мы подняли обе мачты, затем реи и развернули паруса.

До праздника оставалось всего два дня, и нам предстояло еще все проверить, основательно вымыть палубы, окна, еще раз пересмотреть весь такелаж, т.е. подготовить корабль к тому, чтобы на его борту могли одновременно разместиться более ста человек. На праздник приехал мой друг Винцент, помогут нам госпожа Кислицки, сам Герхад Гекнер.

Приехала из Регенсбурга и моя знакомая Евгения Гурова. Нас на момент празднования из основного экипажа было шесть человек: вместе со мной Олег Кравцов, Александр Мостовой, Александр Филипчук, Евгений Опаренко. Решил помочь нам и молодой немец, проживающий в Ашафенбурге, Андреас Штефан. Во время ремонта и подготовки судна к празднованию он оказал нам неоценимую помощь, и сейчас, как заправский член экипажа, помогал поднимать мачты, реи, взбирался на марсовую площадку.

Дни праздника пролетели как один волшебный, но достаточно трудный день. Ежедневно на борту «Одесса» принимала более тысячи человек. Иногда я боялся за судно, потому что столпившиеся на правом борту более 100—150 человек очень сильно откренивали его. Иногда мне приходилось прекращать доступ на судно из-за боязни, что кто-то упадет за борт. На счастье, бывало это только к вечеру, когда посетители устраивались на верхних палубах, чтобы посмотреть салют. Праздник был очень красив.

На переброшенных с одной стороны Майна на другую понтонах ночью в свете прожекторов был осуществлен переход всадников, символизирующий переход франков через Майн. Ведь Франкфурт означает «брод, который перешли франки».

Городу исполнилось 1200 лет. Ежедневно огромный шестикилометровый фестиваль открывал свои представления в 11 часов дня, завершались же действо и работа увеселительных заведений, лавок, мастерских, в которых можно было увидеть сувениры и товары со всех концов света, в 12 часов ночи.

Из-за небольших неполадок во время открытия старт праздника был отло-



Прием у мэра города Швайнфурта

Подготовка корабля к открытию в городе Вюрцбурге

жен более чем на сорок минут. Зрители, собравшиеся на обоих сторонах Майна и ожидавшие начала фейерверков, салюта и других прожекторных действ, свистели и аплодировали. В этот момент произошло маленькое чудо, за которое я получил достаточно сильный нагоняй от Гарри Овенса.

Наш боцман Саша Мостовой поднялся на марсовую площадку и в самый пик ожидания зажег мощный белый фальшвеер, который осветил наш корабль и привел в восторг многотысячную немецкую публику. На счастье, буквально через несколько минут после того как фальшвеер догорел организаторы сумели наладить пусковые устройства и начался салют. Если бы этого не произошло, то на Гарри Овенса взвалилась бы большая критика в местной прессе, но он и так был сильно озадачен и разозлен, что и высказал мне на следующее утро. Впрочем, для меня и моих друзей это было не столь важно.

Корабль пользовался колоссальной популярностью. На празднике не было отбоя от посетителей, которые спешили увидеть музей, посидеть на палубах корабля, поговорить с его экипажем. Гости посещали нас и до открытия ранним утром и поздним вечером. Мы угощали вновь прибывших украинским борщом, которого наш повар Евгений и мы, подсобники, готовили более ста литров ежедневно.

Но таковы были правила, которые предложил нам хозяин праздника. Мы не жалели об этом, потому что рачительные немцы не скупились на добровольные взносы для нашего корабля. А «Одесса», как деревянное судно, требовала средств достаточно. Только лака, красок, морилок для древесины за время подготовки ее к участию в праздновании было закуплено более чем на две тысячи марок, не говоря уже об очень больших деньгах, которые были вложены господином Гекнером и его семьей в изготовление рекламной продукции. К фестивалю была выпущена памятная медаль, на которой с одной стороны изображался наш парусник, а с другой — виды и достопримечательности Франкфурта.

Медаль эта была посвящена 1200-летию основания города. Кроме этого, был изготовлен большой и очень красочный плакат, изображавший наше судно, выпущены также глиняные медали, авторучки, значки и другие сувениры с нашей эмблемой.



Организация переправы. О.Кравцов, Е.Опаренко

Вюрцбург встретил «Одессу» наводнением

На счастье, все это с радостью покупалось посетителями и господин Гекнер не потерял средства, которые вложил в изготовление рекламной продукции.

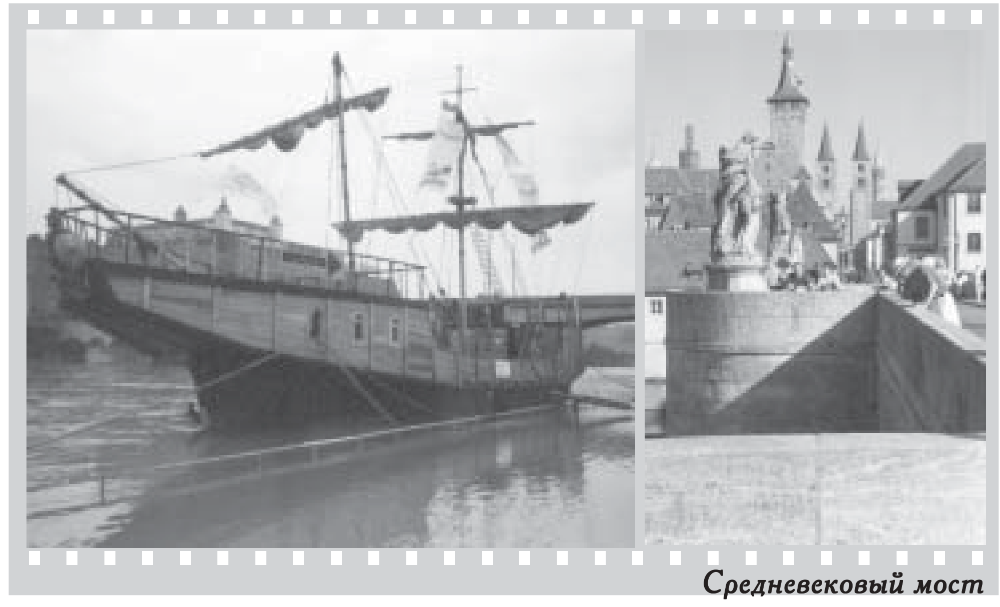
Только в последний день мне удалось выбраться, чтобы погулять по праздничному Франкфурту, это был десятый день праздника.

В сумерках я стал обходить театральные площадки, ремесленные мастерские, простоял больше получаса в удивительной шляпной мастерской, где двое молодых людей, которые приехали на фестиваль из Израиля, изготовляли и продавали совершенно удивительную коллекцию женских и мужских шляп.

Вернулся я на судно уже за полночь и застал на борту пожилого человека, который меня ожидал. Он говорил на чистом русском языке. И его история была такова.

Он был испанцем и проживал в городе Байона на западном побережье Испании, совсем недалеко от границы с Португалией, в провинции Галисия. Сам он давно на пенсии, но еще смолоду увлекался моделированием. Молодость же его, а точнее детство и юность, прошли в СССР. Он был одним из детей испанских республиканцев, которые были вывезены из Испании и получили образование и воспитывались в СССР. Прожив в Москве до конца 80-х годов прошлого столетия, будучи человеком уже достаточно преклонного возраста, он вернулся в Испанию, поселился в Байоне и организовал для детей маленький учебный класс, в котором изготавливал модели парусных судов.

Когда я гулял во время праздника, я не заметил его небольшой палатки, но сейчас, при нашей встрече, он пригласил меня пойти к ней. И хотя время было уже первый час ночи, вначале я показал ему наш музей и то, что делали мы. Он остался в восторге. После этого мы пошли на другой конец набережной. Прошагав почти полтора километра, оказались возле небольшой палатки, которую этот человек привез на своем автофургоне из Испании, получив приглашение от Гарри Овенса. Внутри палатки находилось десятка три маленьких и больших моделей в бутылках, небольших футлярах, было здесь и несколько больших, очень дорогих и прекрасно выполненных моделей испанских парусников восемнадцатого столетия, подобных английскому флагману «Виктори».


Средневековый мост

Я внимательно осмотрел коллекцию, получив большое удовольствие, но особый интерес у меня вызвала фотография, на которой была изображена стоящая возле пирса копия большой каравеллы. Он увидел, что я заинтересовался судном, и рассказал, что это реконструкция каравеллы «Пинта», которая принадлежала Пинсону, а история ее, как и история самого Мартина Алонсо Пинсона, вернувшегося из плавания вместе с Колумбом от берегов Америки в бухту Виго, очень занимательна. Мне было интересно услышать его рассказ. Я поудобнее устроился на небольшом стуле, и сеньор Хуан, а в прошлом Григорий, рассказал мне очень поучительную историю о человеке, благодаря которому Колумб и стал великим мореплавателем, человеком, открывшим Новый Свет. Звали его Мартин Алонсо Пинсон.

Впервые Мартин Алонсо узнал о проекте Колумба от настоятеля монастыря Рабида Хуана Переса. В монастыре в это время на попечении монахов жил сын Колумба — Диего. Хуан Перес вообще сыграл в жизни Колумба основополагающую роль. Мартин Алонсо прислушался к настоятелю Рабида и позже встретился с Колумбом. Мнение Мартина Алонсо об экспедиции сыграло решающую роль в момент, когда властители Испании, Изабелла и Фердинанд, давали средства на готовящуюся экспедицию. Пинсон-старший оказал Колумбу помощь словами, но уже после первой встречи пообещал ему деньги и личное участие. А его слово стоило многого.

Это становится понятным после того как, получив привилегии и средства от монархов на проведение экспедиции, Колумб отправился в Палос и в присутствии городского совета и многих жителей огласил королевский указ, предписавший городу снарядить две каравеллы и передать их в его распоряжение.

Однако, как только стали известны обстоятельства похода, по городу распространился страх. Жители города считали корабли и экипажи обреченными на гибель. Владельцы судов отказывались рисковать ими в столь отчаянном предприятии, даже самые смелые из моряков и думать не хотели о невиданном и безумном плавании вглубь пустыни океана.

Из уст в уста передавались ужасные суеверия, небылицы о неведомых мо-



В Вюрцбурге

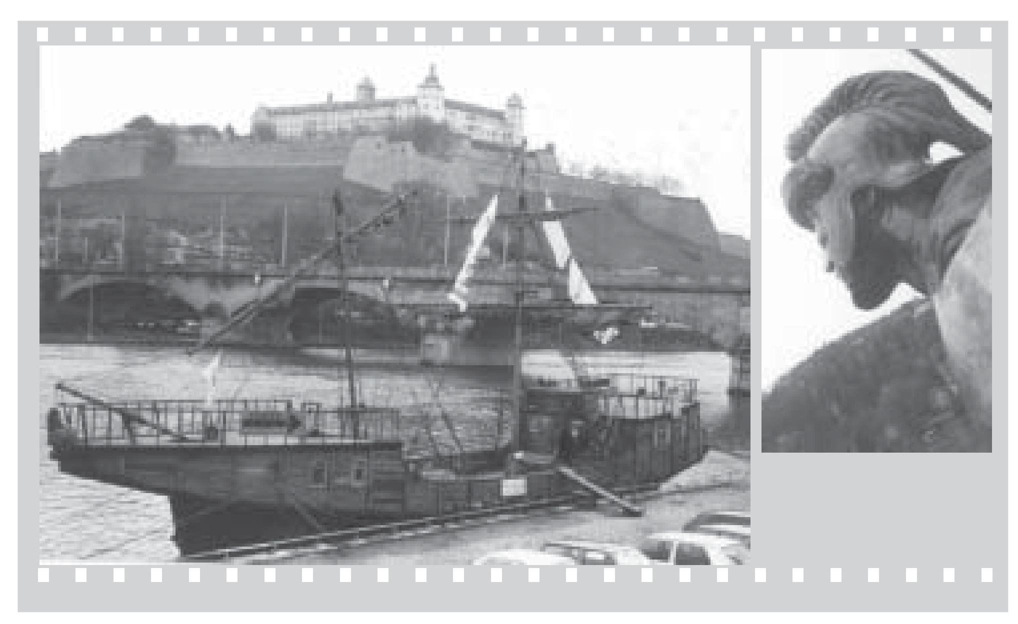
рях, о чудовищах, подстерегающих моряков. Время шло, но, несмотря на властный тон королевского указа и на помощь городских властей, ничего не делалось во исполнение воли государей. Колумб вновь обратился к властителям.

Были изданы более суровые предписания, повелевавшие представить для королевской службы, хотя бы и принудительно, любые пригодные для этого суда, которые принадлежат испанским подданным, и обязать штурманов и экипажи следовать курсом, указанным Колумбом. Для надзора за выполнением этого указа был прислан Хуан де Пеньялоса, чиновник королевского двора, получавший огромную зарплату — двести мараведи в день, пока исполнял это поручение. Причем сумма эта должна была взыскиваться с тех, кто выказывал неповиновение, сверх иных штрафов, предусмотренных в указе. Этот указ был введен в действие в Палосе и в соседней Могере, но успеха будущему первооткрывателю он вновь не принес. В обоих городах возникли волнения, дошло до потасовок и настоящих беспорядков. Весь проект был под угрозой срыва.

И тогда вмешался Мартин Алонсо, проявивший личную заинтересованность в экспедиции. Какого соглашения они достигли с Колумбом относительно его вознаграждения, неизвестно. В показаниях, дававшихся много лет спустя по поводу тяжбы между сыном Колумба доном Диего и короной, несколько свидетелей утверждали, что Пинсон должен был разделить с Колумбом его долю в доходах. Но в свидетельствах по этому процессу столько противоречий, что узнать, правда это или нет, сегодня уже невозможно.

Достоверно то, что содействие Пинсона пришлось вовремя и во многом помогло генуэзцу. Свидетели тех событий наперебой заявляли, что если бы не он, флотилию снарядить бы не удалось. Мартин Алонсо и его брат Висенте Яньес Пинсон, также известный мореход примерной доблести и сноровки, не только отправляли свои корабли в торговые походы, но и сами руководили ими. Они к тому же были породнены со многими видными семействами Палоса и Могеры и пользовались влиянием во всей округе.

Именно они снабдили Колумба средствами для покрытия, согласно соглашению с государями, восьмой части расходов на экспедицию. Они же предоста-



вили по крайней мере один из кораблей, а также решили набрать экипажи и сами отправиться в плавание. Их пример оказался чудодейственным и побудил многих из их родственников и друзей к участию в приготовлениях. Таким образом, благодаря их энергичным стараниям суда были готовы за один месяц. Именно поэтому роли в экспедиции были распределены следующим образом.

Самое большое, специально подготовленное для экспедиции и покрытое палубой судно называлось «Санта Мария», на его борту Колумб поднял свой флаг. Второе, «Пинта», было поставлено под команду Мартина Алонсо Пинсона, а кормчим был его брат Франциско Пинсон. Третье же, под названием «Нинья», несло латинские паруса, и командовал им третий из братьев, Висенте Яньес Пинсон.

О том, что Мартин Алонсо не только великолепный организатор, но и талантливый моряк, стало понятно уже в самом начале экспедиции.

На третий день плавания «Пинта» подала сигнал бедствия: на ней сломался и был снят руль. Причиною были происки владельцев каравеллы, Гомеса Раскона и Кристобаля Кинтеро, надеявшихся повреждением судна принудить Колумба отослать его обратно.

В это время дул сильный ветер, и другие корабли не могли оказать «Пинте» помощь, но судном командовал Мартин Пинсон, который, будучи находчивым и умелым моряком, сумел приладить руль с помощью веревок, так что судном можно было управлять. Хотя средство это было ненадежным, судну удалось добраться до спасительной гавани на Канарских островах.

Вообще во время экспедиции Пинсон все время брал на себя роль лидера. «Пинта» часто уходила вперед, стремясь достигнуть берега первой.

Был еще один случай, когда Мартин Алонсо сыграл в походе решающую роль. Колумб был упрям и ни под каким предлогом не хотел менять курс. Пинсон же раз за разом советовал ему плыть не в западном, а в юго-западном направлении.

Седьмого октября на шестьдесят четвертый день плавания Колумб все же поддался уговорам Пинсона. И это было его счастьем и счастьем всех мореходов



Панорама Вюрцбурга

Немцы любят костюмированные шествия

трех судов. Если бы флотилия продолжила плыть на запад, то корабли наскочили бы на острые рифы Багамских островов и это бы был конец, а так 12 октября моряки увидели берег Нового света. Поблагодарил ли Колумб Пинсона, неизвестно, но ему явно было не по душе то, что испанец фактически руководит экспедицией. Об отношениях с Пинсоном он никогда особенно не распространялся, написав лишь однажды в дневнике: «Он доставил мне также много иных забот и хлопот». Написаны эти слова были после того, как Пинсон оставил флотилию и на своем корабле удалился в поисках богатой золотом земли.

А случилось это после того, как один из индейцев, взятых на открытых островах, сообщил Пинсону о необычайно богатом золотом острове и предложил показать путь к нему. В Пинсоне разгорелась алчность, у него было лучшее судно, оно отлично лавировало против ветра, другим же такая гонка была не под силу. Он мог, таким образом, первым открыть золотую страну и обогатиться. Он долго терпел главенство Колумба, считая себя ровней ему уже потому, что затратил на экспедицию значительные средства.

Пинсон был заслуженный мореход, к слову которого почтительно прислушивался весь Палос, и привык, по состоятельности своей и положению, диктовать волю своим сотоварищам-морякам. Он был вынужден крепиться, находясь в подчиненном положении на собственном судне, но с генуэзцем все же несколько раз вступал в пререкания. Неожиданный соблазн, соединившись с постоянным недовольством, пересилил в нем чувство долга. Пинсон забыл свои обязанности и ушел на восток.

Корабли встретились вновь уже после нелепой гибели «Санта Марии», когда Колумб перешел на «Нинью». Встретившись с ним, Пинсон начал оправдываться, объясняя свой уход тем, что из-за непогоды отбился от флотилии. Колумб слушал его с недоверием, а вскоре его подозрения подтвердились. Он узнал, что Мартин Алонсо пришел в волнение, узнав от индейцев, попавших на корабль, что восточнее есть острова, богатые золотом. Он решил воспользоваться тем, что его судно шло первым, надеясь прежде всех остальных открыть золотоносный край и вкусить его богатств. Покинув товарищей, Пинсон несколько дней плутал меж



Прием гостей на борту «Одессы»

небольших островков, но в конце концов вышел к Экспаньоле. Там он пробыл три недели, торгуя с туземцами, и выменял довольно много золота. Половину на правах капитана он оставил себе, а остальное разделил среди своей команды.

Отношения Колумба и Пинсона стали еще более натянутыми. Мартин Алонсо понимал, что по возвращении в Испанию Колумб поведает о его поступке государям и его неминуемо будет ждать наказание. Но судьба распорядилась по-своему. Сильный шторм разлучил корабли по возвращении в Испанию. «Пинта», сильно потрепанная, пришла на северо-запад Португалии, в бухту Виго, а «Нинья» с Колумбом на борту пришвартовалась в порту Лиссабона. Оба судна, отстоявшись, пошли в Палос, куда первым пришел Колумб и был триумфально встречен.

Когда местные жители увидели один из кораблей флотилии, который вошел в реку, они пришли в неописуемое волнение, а уж когда узнали, что каравелла вернулась с победой из своего странствия по миру, всех обуяла несказанная радость. Люди принялись звонить в колокола, закрывались магазины, откладывались дела, какое-то время в городе царила полная сумятица. Одни рвались поскорее узнать о судьбе родственников, другие интересовались друзьями, и все без исключения мечтали услышать подробности столь удивительного путешествия.

Прошло несколько часов, и ликование еще более усилилось. Вечером, когда Колумб прибыл в Палос и все колокольни огласили город ликующим звоном, «Пинта» под управлением Мартина Алонсо Пинсона вошла в то же самое устье. Отстав от «Ниньи» во время шторма, отстоявшись в Байоне, она приплыла в Палос немного позже. Сомневаясь, что Колумбу удалось выдержать такую бурю, Пинсон из Байоны послал депешу королю, в которой приписал себе открытие новых земель и просил разрешения явиться ко двору, дабы лично поведать все как можно подробнее.

Когда, войдя в гавань, он увидел собственную «Нинью», стоящую на якоре, и увидел, с каким энтузиазмом встречают Колумба местные жители, Пинсон понял, что допустил ошибку. Он побоялся предстать перед Колумбом, поскольку тот мог посадить его под арест за бегство у берегов Кубы, но с другой стороны,



Баварский флаг над Майном

Прием экипажа на пивоваренном заводе в городе Вюрцбурге

Н.Шистка, И.Мельник, Г.Гекнер

Пинсон отличался слишком большой решительностью, чтобы предаваться страху. Вероятнее, что он осознал свою вину и не захотел появляться на людях в тот момент, когда чествовали Колумба, а может, Пинсон болезненно переживал торжество человека, чье превосходство ему так не хотелось признавать. Поэтому он вернулся обратно на свой корабль, причалил в тихом месте и скрывался, пока не услышал об отъезде Колумба. Здоровье его было подорвано, и дух сломлен.

Вскоре пришел ответ Их Величества на его письмо, довершив унижение Пинсона. От тоски и досады он заболел и вскоре скончался.

Но стоит ли строго судить Пинсона? Его заслуги и труды достойны самых высоких наград. Пинсон был одним из немногих людей в Испании, которые оказались способны оценить план Колумба и поддержали его морально и материально, когда тот, безвестный бедняк, жил в Палосе. Именно благодаря Пинсону Колумб смог раздобыть и оснастить корабли в ситуации, когда даже распоряжения правящей четы не выполнялись, и наконец, он вместе с братьями и друзьями принял участие в самой экспедиции, поставив на карту свою жизнь, состояние — в общем, буквально все.

Благодаря этому он мог бы навеки разделить славу бессмертных открытий, но к несчастью, на какой-то миг Пинсон забыл о величии происходящего и о безоговорочном подчинении командиру, пошел на поводу у своего эгоизма и нарушил субординацию, чем запятнал свое имя. В его оправдание можно, однако, сказать, что Пинсон был хорошим капитаном, и это частично извиняет его вспыльчивый нрав, он сделал очень много полезного для экспедиции и для оснастки кораблей. Высокие профессиональные качества Пинсона признают все его современники, а о его благородстве и честных устремлениях свидетельствует то, как мучительно он переживал свой проступок и последовавшие за ним несчастья. Подлый человек не стал бы так себя казнить, будучи уличен в плохом поступке.

Император Карл V принял во внимание услуги, которые братья оказали короне во время первого путешествия Колумба, а также дальнейшие экспедиции и открытия, совершенные талантливым и бесстрашным мореплавателем Висенте Яньесом Пинсоном, и пожаловал их семейству звание и привилегии идальго.



Город Ашафенбург. Торговый порт и средневековый замок

—Такова история, Игорь, — последние слова Хуан произнес с особым пафосом.

Мне было несколько удивительно, что человек, проживший всю свою сознательную жизнь в СССР, получивший там образование и работавший, с таким восхищением относится к далеким временам, к людям, чьи имена хотя и вписаны в историю, но на сегодняшний день не оказывают на нее никакого влияния. Я поблагодарил своего нового знакомого за интересный рассказ и отправился на корабль.

— Возможно, я когда-нибудь побываю в Байоне.

Уснуть в эту ночь я так и не смог. Грусть охватила меня. Такое чувство я испытывал не один раз в своей жизни и, пожалуй, буду испытывать еще не однажды. Это грусть последних часов завершения праздника. Так было во Франции, так случилось и в Германии. В последующем такие же самые минуты я переживу во время фестиваля в Амстердаме. Радостно, когда начинается такое удивительное священнодействие, как праздник, и грустно, когда оно заканчивается.

Солнце стало подниматься над Франкфуртом, осветив наш красивый корабль. Следующим местом его стоянки был выбран город Майнц, который на нашем пути станет первым городом на одной из центральных рек Европы — реке Рейн. А юбилей был завершен.

Как узнал я гораздо позже, хоть и не столь масштабные, но интересные мероприятия были проведены и в нашем родном городе — во время празднования его 200-летия. Мы же представили нашу черноморскую традицию и наш город в старинном Франкфурте-на-Майне, сегодняшней бизнес-столице Германии.



«Одесса» на набережной Ашафенбурга



Глава 9.
Ганза — что означает «толпа»

Завершившийся праздник во Франкфурте оставил у меня двоякое впечатление. С одной стороны, это было красивое, даже, можно сказать, грандиозное шоу, с другой — морские фестивали, на которых я бывал ранее в Бресте, Дуарнене, в Генуе, на мой взгляд, оказались более красочными и яркими.

Во Франкфурте преобладала музыка и большое количество различных ремесленных производств, включая чеканку монет, изготовление шляп, вязание из соломы различных изделий и множество-множество другого, в том числе даже кузнечное ремесло и искусство изготовления игрушек, и к этому же десятки, нет, скорее сотни различных ресторанов, ресторанчиков и баров, в которых подавалось множество блюд из многих стран мира.

На морских же фестивалях, возможно, и не было такого разнообразия и изобилия музыки и гастрономических изысков, но была красота парусов, запах древесины, стройность мачт и вытянутых, как струны, вант.

Но каждому празднику свои украшения. И нужно отдать должное — праздник во Франкфурте удался.

После его окончания, как это обычно бывает, у меня было грустное настроение. Наверное, связано это было не только с тем, что праздник завершился, но и с тем, что наш коллектив распался: покинул нас Андреас, уехал в Голландию Винцент, вернулась в Швайнфурт Нелли и еще за день до окончания праздника уехала в Регенсбург Женя.

Нас осталось всего несколько человек. Ранним утром были опущены мачты для того, чтобы «Одесса» могла пройти под мостами, и в течение следующего дня мы перешли из Франкфурта в город Майнц.

Майнц находится почти в самой излучине, где Майн сливается с Рейном. По правде сказать, во время праздника во Франкфурте у меня не было времени

хотя бы поверхностно ознакомиться с историей этого 1200-летнего города.

На самом же деле Франкфурту гораздо больше лет. Первое упоминание об этом городе можно найти в римских источниках. На месте будущего города в первом веке нашей эры находился римский военный лагерь. Как населенный же пункт Франкфурт впервые был упомянут в 794 году, и именно с этого момента он отсчитывает дни своего рождения.

В IX веке город входил в герцогство Франконию, а начиная с XII века в нем избирались германские императоры. Начиная с XV столетия и по сегодняшний день Франкфурт, который остался в сорока километрах от нас стал одним из крупнейших экономических центров не только Германии, но и всей Европы. Франкфуртские ярмарки имели важное экономическое значение. На них продавались товары, которые везли не только из близлежащих стран, но и из далекой России, а чуть позже и товары, доставляемые из Африки и обоих Америк.

Не менее интересным по своей истории был и город Майнц, возле главной пристани которого отшвартовалась наша «Одесса». Рейн, одна из оживленнейших транспортных магистралей Европы, гораздо шире Майна, глубоководнее, его берега густо заселены со времен средневековья. В Майнце нас радушно приветствовали представители мэрии, буквально же при первом знакомстве упомянувшие о том, что как и Франкфурт, так и Майнц начинались во времена Римской империи. Так же, как и на месте Франкфурта, в I веке до н. э. на месте Майнца находился римский военный лагерь, который назывался Магунтикаум. С VIII века Майнц был резиденцией архиепископа, а затем центром майнцского курфюршества — одного из наиболее влиятельных духовных княжеств, Священной Римской империи.

С середины XIII столетия Майнц добился прав самоуправления и возглавлял Рейнский союз городов. В Майнце жил и работал изобретатель европейского способа книгопечатанья Гутенберг, а с XV столетия здесь был открыт и существует до наших дней один из старейших университетов Европы.

Осматривая музей, находящийся на «Одессе», представитель мэрии подробно интересовался историей нашей «Ивлии», чьи изображения и фотографии



Наполеон и Нельсон, герои истории замка в Ашафенбурге

занимали почетное место. Я рассказал ему о том, что было сделано в предыдущие годы. Господин Карл, подытоживая осмотр музея, сообщил, что в Майнце работает институт, в котором изучаются проблемы римского судостроения, и, как он считает, его директору господину Олафу Хекману будет интересно побывать у нас на судне и ознакомиться с материалами реконструкции диеры.

— Вы знаете, — обратился он ко мне, — совсем недалеко отсюда тридцать лет тому назад были найдены останки римского судна. Хотя это и небольшое судно, но его изучение дало основание открыть целый институт, в котором вы можете познакомиться с технологическими способами и приемами строительства римских судов.

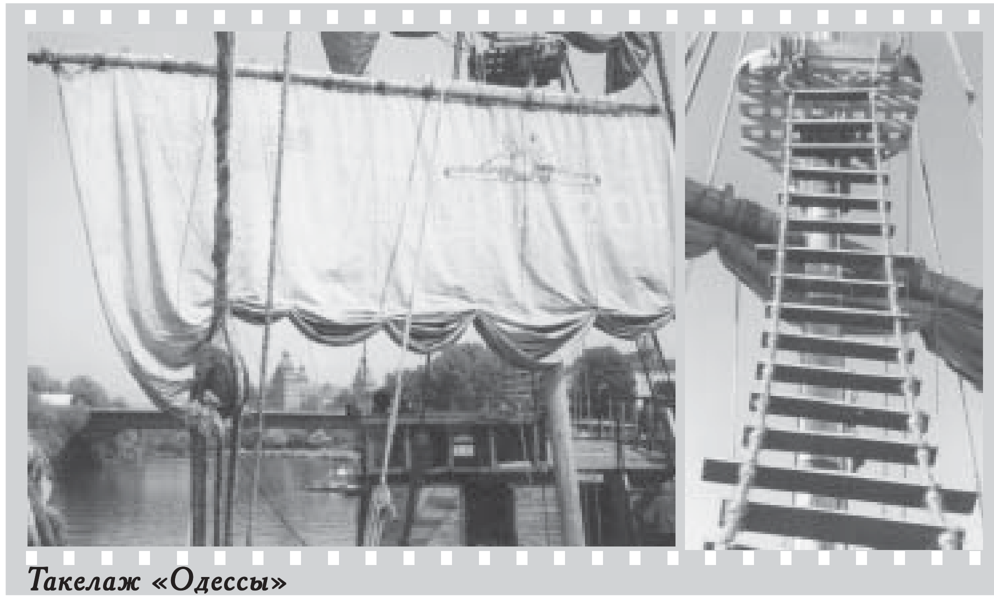
— Да, это мне было бы очень интересно, спасибо вам.

— Я сообщу господину Хекману о том, что ваше судно находится здесь на набережной, и думаю, что в ближайшие дни он встретится с вами.

Предстоящие дни были посвящены постановке мачт и открытию выставки. Вскоре к нам заглянул и господин Олаф Хекман, с которым мы обменялись книгами по истории мореплавания. Оказалось, что он очень неплохо знает русский язык и с интересом прочтет о реконструкции «Ивлии» и походах на ней в моей книге «Маршрутами античных мореплавателей». Мне же он подарил свою книгу о римском кораблестроении, способах и технологических приемах строительства римских судов. Поблагодарив за подарок, я сказал, что теперь обязан учить немецкий язык, потому что мне будет очень интересно узнать о тех раскопках, которые были проведены в Майнце.

Господин Хекман остался доволен посещением «Одессы» и на прощание сказал, что с удовольствием представит меня госпоже Хелленкемпер — директору Национального музея в городе Бонне.

—Знаете, вам будет интересно ознакомиться с частью экспозиции, ведь то, что находится в Бонне, это поднятые со дна Средиземного моря удивительные находки, которые находились на затонувшем римском судне. Судно затонуло недалеко от поселения Махдия на побережье Туниса, и предметы, найденные на нем, составляют сокровищницу мировой культуры.



Такелаж «Одессы»

Позднее я побывал в музее города Бонна и ознакомился с выдающейся коллекцией античного искусства.

Директор музея госпожа Хелленкемпер рассказала о том, как было сделано это удивительное открытие: «В 1907 году на расстоянии 2,5 мили от побережья Туниса, между городами Сус и Сфакс, на широте поселка Махдия, один греческий охотник за губками на глубине 39 метров обнаружил останки римского торгового судна. Его первоначальная длина составляла около 40 метров при ширине 10 метров. Останки судна были сильно деформированы и разбросаны. Судно имело две палубы, на одной из них лежали 65 гранитных колонн, составлявших семь рядов и занимавших площадь длиной 9 метров и шириной 7 метров. На второй палубе были сложены бронзовые и мраморные скульптуры».

Добыча ценностей была начата почти сразу же местными жителями, желавшими хорошо заработать, продав статуи на черном рынке. К счастью, пиратство было быстро пресечено. Деятельный молодой директор Тунисского музея древностей Альфред Мерлин, узнав, что на рынке предлагаются для продажи настоящие произведения греческого искусства, забил тревогу. Полиция арестовала продавцов и быстро установила, откуда доставляются сокровища.

В 1908 году Мерлин совместно с влиятельнейшим в то время исследователем классической древности Соломоном Рейнаком собрали необходимые средства для организации подводной экспедиции. Ими было зафрахтовано французское военно-спасательное судно «Циклоп», подготовленное для подъемных работ. Однако Мерлину не удалось привлечь к работам профессиональных водолазов, да и сам он не мог опуститься на дно.

Это сильно повлияло на ход всей работы, а более всего на изучение места расположения частей затонувшего судна. Археологи руководили подъемом с борта «Циклопа» и главную задачу для себя они видели в том, чтобы сохранить поднимаемые ценности. Когда были подняты первые статуи и скульптуры, Соломон Рейнак воскликнул: «... после Геркуланума и Помпеи ничто подобное не открывалось перед человеческим взором!».

И он был прав. Буквально все бронзовые скульптуры сохранились велико-



Г.Овенс и Г.Гекнер *И.Мельник*

лепно. В очень хорошем состоянии было и большинство мраморных статуй, которые оказались присыпаны песком и илом. Именно этот надежный защитный слой предохранял мрамор от въедания в него морских моллюсков. Начатые работы продолжались пять сезонов, до 1913 года. Их бессменным руководителем был Альфред Мерлин. Из морской пучины было поднято большое количество бесценных творений.

Доктор Хелленкемпер, изучающая груз махдийского судна, считает, что гранитных колонн могло быть более 65 и часть из них продолжает оставаться на дне. Остальной груз состоял из 28 капителей, поддерживавших портики, 12 баз, на которых устанавливались колонны, 26 керамических сосудов, часть из которых амфоры, 23 мраморных и 22 бронзовых скульптур, 18 бронзовых сосудов, 8 канделябров, 8 кратеров, 4 или 5 мраморных столов, 4 барельефов. Удивительную сокровищницу составляли вещи, принадлежавшие самому судну, его инвентарь. Это керамическая и бронзовая посуда, свинцовые якоря, гвозди, обшивочные листы. Были найдены два полированных зеркала.

Сокровища Махдии заставили ученых посмотреть на греческое искусство по-новому, так как бронзовая скульптура до нашего времени почти не сохранилась. Удивительные бронзовые статуэтки, которые экспонируются в настоящее время в музеях, в подавляющем большинстве подняты со дна морского. Среди найденных под водой сокровищ груз махдийского судна не имеет себе равных.

После проведения датировок было установлено, что все предметы искусства принадлежат к различным периодам греческой истории. Так, несколько мраморных рельефов датированы IV в. до н. э., а бронзовый канделябр — концом II века до н э. По найденным монетам и бытовой керамике было установлено, что судно совершало свой рейс в 100 году до н. э.

Груз «Махдии» — это не что иное, как награбленные римлянами греческие ценности. Ученые предполагают, что судно принадлежало эскадре римского военачальника Суллы, которое с ценным грузом было отправлено в Рим после взятия Афин в 86 году до н. э. Отправлялся груз из Афин и прибыть должен был в Остию — порт Рима. Его грузоотправителями, видимо, были перекупщики, же-



В.Шмидт

лавшие выгодно продать свой товар в Риме.

Даже для своего времени такое количество предметов искусства представляло огромную ценность. Замечательные мраморные и бронзовые изделия были изготовлены лучшими скульпторами Греции. Так, на бронзовых геммах Диониса стоит подпись Босфа из Халкедона. Не менее талантливыми художниками выполнены бюсты и статуи самого Диониса и его сатиров, богини любви Афродиты, богини охоты Артемиды, воинственной Афины Паллады, Зевса Громовержца, Гермеса, бога врачевания Асклепия.

Поднятые в 1908—1913 годах сокровища не смогли вместить залы музея Эль-Алауи в Тунисе. Позже, во время Первой и Второй мировых войн, часть из них попала в музеи Европы и Америки. Некоторые из них, как уже сообщалось ранее, хранятся в Боннском музее, где была выполнена удачная реставрация части из них. Так, благодаря современным методам удалось «поставить на ноги» статую Эроса, у которой была сильно повреждена часть ноги. Реконструкция проведена столь успешно, что трудно отличить новую вставку от старого мрамора.

Бесценные находки произвели на меня неизгладимое впечатление. Но на «Одессе» ждали неотложные дела, и я, поблагодарив госпожу Хелленкемпер, вернулся в Майнц.

В Майнце «Одессу» посещало много туристов, и хотя на календаре был уже октябрь, достаточно много пассажирских судов двигалось по Рейну, останавливаясь у причалов майнцской набережной.

Но как бы долго не длилась осень, вскоре погода начала портиться. Чувствовалась близость холодной зимы.

Покинув Майнц, мы перешли на зимнюю стоянку в город Кобленц. Город, сыгравший в истории Германии не менее важную роль, чем Франкфурт или Майнц.

Кобленц расположился на слиянии Рейна и Мозеля. На выступающем в Рейн небольшом мысе был воздвигнут небывалых размеров памятник. На гранитном пьедестале высилась конная статуя. Величественно вскинув руку, натянул поводья кайзер Вильгельм. Немцы рассказывали о том, что памятник после Второй мировой войны был сброшен и долгие годы пролежал под водой. Но в конце



Город Франкфурт-на-Майне. Набережная и оперный театр

80-х годов прошлого столетия был поднят и вновь водружен на постамент.

Как известно, немцы любят свою историю, заботятся о ней и в первую очередь заботятся о сохранности памятников и музеев, прикладывают недюжинные усилия, сохраняя внешний облик старинных зданий. Во время Второй мировой войны Германия сильно пострадала от бомбежек союзной авиации, но в отличие от нас, места разрушенных зданий заняли не новостройки, а скрупулезно воссозданные и восстановленные дома, которые выглядят снаружи точь-в-точь, как выглядели двести и триста лет тому назад. Кобленц — туристический город, в нем размещены пятизвездочные отели, в которых отдыхают зажиточные туристы со всего мира.

Небольшие мощеные улицы, одна из которых, как считают местные жители, самая узкая в Германии, имеет ширину менее метра. История гласит, что такие улочки не были редкостью в средневековой Европе, а вот сейчас их можно пересчитать по пальцам. В такую улицу не смог бы въехать конный всадник, экипированный средневековыми доспехами.

«Одессу» городская администрация разместила совсем недалеко от памятника кайзеру Вельгельму. Время от времени взбираясь на постамент, с большим удовольствием я рассматривал наше судно. Мощная гранитная набережная и булыжные мостовые вместе с нашим кораблем, стоящим под присобранными парусами, наводили на мысль о средневековом мореплавании и торговле.

Рейн с глубочайшей древности соединял Центральную Европу и ее северное побережье. Наверное, поэтому на этой реке раз за разом зарождались и развивались мощные торговые союзы,объединявшие города, лежащие на берегах Рейна.

В музеях Франкфурта, Кобленца и Майнца хранится множество средневековых гравюр, на которых видны десятки больших и малых судов, работавших на реке. Перевозили они и грузы, и пассажиров. Рассматривая гравюры, на которых изображены набережные рейнских и мозельских городов, раз за разом видел небольшие плоскодонные суда, перевозившие небывалых размеров бочки.

Долины Мозеля и Рейна очень плодородны, в особенности хорошо на невысоких холмах произрастает виноград. Мозельские и кобленцкие вина известны



Средневековая картина, запечатлевшая настоятеля монастыря Рабида, напутствующего Колумба перед плаванием к неведомым землям. За спиной Колумба стоят братья Пинсон. Первый — Мартин Алонсо

Каравелла Пинсона

своей терпкостью и выдающимся букетом. И двести, и триста, и тысячу лет тому назад виноделие в этих местах было прибыльным делом, а мастера-виноделы были известны далеко за пределами Мозеля и Рейна.

Еще с римских времен известен массивный барельеф, на котором изображено римское грузовое судно на Рейне, перевозящее большие бочки. Вина римской долины были известны в Римской империи начиная с первого века нашей эры. Вот и сейчас Кобленц считают столицей виноделия целого региона.

К декабрю поток туристов как в Кобленц, так и к нашему судну иссяк. Немцы начали готовиться к рождественским каникулам. В конце ноября над рекой полетели первые снежинки. Мы свернули работу нашего музея и законсервировали судно.

Практически первый сезон был завершен. Шутка ли сказать, всего год тому назад мы завершили строительство нашего судна и осуществили первый столь неудачный выход в море, а после этого за бортом «Одессы» осталось более трех тысяч километров пути, пройденных по Дунаю, Майну и Рейну.

Зима не заставила себя долго ждать, и четыре месяца наш корабль стоял закрытым, лишь однажды потревоженный сильным половодьем, которое началось в марте.

Мозель и Рейн вздулись и подняли свою поверхность до небывалых высот. Набережные были затоплены. Это нельзя было сравнить с тем наводнением, которое мы пережили год назад в городе Вюрцбурге. Там река хоть и вышла из берегов, но ее течение было медлительным, и вода не разрушала все вокруг себя. Здесь же, в Кобленце, высокие волны, разогнавшись, с силой сталкивались у ног кайзера Вильгельма, нанося непоправимый ущерб прекрасным клумбам на набережных.

Но, к счастью, половодье вскоре закончилось. По настоянию господина Гекнера мы разработали новый маршрут. Я хотел идти в Голландию, где летом организовался большой морской фестиваль и куда у нас было официальное приглашение, привезенное моим другом Винцентом. Господин Гекнер, наоборот, предлагал повернуть «Одессу» и вернуться назад в район Швайнфурта.



Средневековая улочка Франкфурта-на-Майне

—Пойми, Игорь, — убеждал он, — ваше судно имеет большую популярность и вызывает интерес там, где люди мало знакомы с морской историей. Небольшие города в центре Германии, лежащие на реках и каналах, с удовольствием будут принимать вас из месяца в месяц, из года в год.

Вы можете показать судно в десятках, нет, в сотнях городов и деревень, где мэрии будут счастливы оказывать поддержку и помощь. На севере же, в Голландии, таких судов, как ваше, очень много. Там есть и музеи, расположенные на старинных кораблях, там проводятся морские праздники. Вы там будете одними из сотен, да нет, из тысячи экспонатов, а в центре Германии вы станете единственным в своем роде музеем, который сможете постоянно пополнять и расширять...

Не знаю, что повлияло на меня, но я избрал северный маршрут, посчитав, что для нашего корабля будет более правильным идти в Голландию. По истечении времени можно с уверенностью сказать, что я ошибся. Господин Гекнер, человек опытный и разбирающийся во многих тонкостях европейской жизни, был, безусловно, прав. Но меня и моих друзей сильно привлекало участие в морском фестивале в Амстердаме. Там соберутся тысячи судов, подобных нашему, и, как мне казалось, именно там наше место. В Голландии мы будем выглядеть гораздо более предпочтительнее, чем в небольших немецких городах.

Как понимает читатель, за ошибки необходимо платить. Расплатой за мою ошибку стала уже в недалеком будущем малая посещаемость «Одессы», потеря к музею интереса, а затем и уменьшение финансирования. Но обратной дороги уже не было.

На пути в Амстердам мы вначале остановились в городе Дуйсбурге. Город этот известен как самый большой речной порт в Европе. В далеком средневековье он был одним из основателей крупнейшего торгового союза, называвшегося Ганза, что в переводе означает «толпа» или «гурьба».

В Дуйсбурге «Одесса» была пришвартована в самом центре города. Как я писал ранее, интерес там к музею был небольшой потому, что крупнейший речной порт посещает множество старинных судов и мы здесь были совсем не диковинкой.



«Одесса» покидает Франкфурт-на-Майне

Понимая все это, я и находившийся к тому времени вместе со мной на судне Валентин Никулин принялись за его подготовку к амстердамскому фестивалю. Нужно было заново почистить и окрасить надстройки и борта, перетянуть такелаж, навести порядок в музее и на выставке. К празднику, который состоится в августе, приедет еще несколько членов нашего экипажа, будет на нем и Винцент с голландскими друзьями; так что «Одесса» расцветет и оживет, как было в прошлом году.

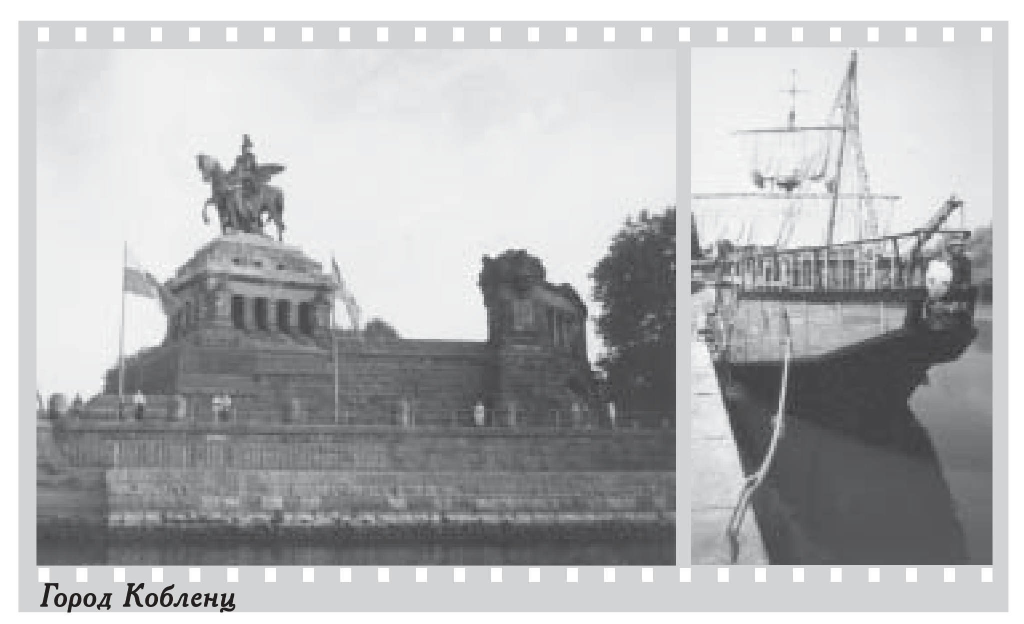
Постоянно к нам на борт в Дуйсбурге приходило несколько человек. Один из них, господин Ханс Биндеман, оказал нам помощь по подготовке к фестивалю и стал на долгое время членом нашего коллектива.

Хотя ему было далеко за шестьдесят, он как заправский мальчишка поднимался на мачты, помогал нам в окраске корпуса, очистке помещений, перестройке нескольких кубриков. Он же стал для меня гидом, рассказавшим много интересного о Дуйсбурге и о средневековом прошлом северной части Рейна...

Уже в X—XII веках в областях Прибалтики существовали города и небольшие населенные пункты, связанные оживленными торговыми отношениями с бассейнами Балтийского и Северного морей. Самые крупные из них — это славянские города Волен в устье Одера, Новгород, Гданськ на восточных реках Северной Европы.

Посредником в обмене товарами между бассейнами Северного и Балтийского морей стал город Гайгабу, расположенный на юге Ютландского полуострова, населенный в значительной степени славянами. Таким образом, торговые связи и торговые пути, соединившие Северное и Балтийское моря, были установлены как славянами, так и германцами. К XIII столетию земли на берегах Балтии были завоеваны немецкими орденами, которые не только не разрушили торговые связи между славянскими и германскими народами, но всяческим образом старались их развивать.

В начале XIII века отдельные группы северо-немецких городов приобрели торговые привилегии в других странах и основали там свои торговые представительства. Первое такое торговое представительство было основано на острове Гот-



Город Кобленц

ланд в городе Висби, откуда немецкие купцы быстро проникли в Новгород.

В 1241 году Любек и Гамбург заключили соглашение для защиты торгового пути, соединявшего Балтийское море с Северным, а уже через пятнадцать лет, в 1256 году, были образованы первые союзы приморских городов. В них вошли Любек, Гамбург, Люненбург, Висмар, Росток.

Вся система этих торговых отношений опиралась на западе на Брюгге, который был в те времена крупнейшим торговым центром; на востоке — на Новгород; в центре — на Любек, где скрещивались западные и восточные пути, ведущие из славянских в германские земли и наоборот.

Крупнейшие ганзейские конторы в конце XIII столетия были основаны в Лондоне, в Англии и Бергене в Норвегии. Ганзейские города стали торговыми посредниками между Востоком, Западом и Севером Европы. Основными предметами ввоза с Востока были хлеб, меха, воск, шкуры, кожа, сало, лен, пеньковые осмоленные канаты. С Запада на Восток везли сукно, полотна, хорошо вычеканенное оружие и доспехи.

Со Скандинавского полуострова в Германию и далее на запад попадали засоленные сельдь, треска, зубатка и красная рыба. Вскоре к первым, вошедшим в союз, городам добавились и крупные торговые центры, расположенные вдали от северного побережья. В первую очередь это были Кельн, Дуйсбург в Германии, Гданськ в Польше, Рига в Латвии.

Общее число ганзейских городов дошло до семидесяти. Во главе их стоял Любек, который выдвинулся из общего ряда городов в период с 1356—1372 годов в момент, когда торговая деятельность немецких купцов во Фландрии, Дании и Норвегии была политически ограничена.

Первый общий съезд городов, состоявшийся в 1367 году, оформил основание Ганзейского союза. В ганзейских городах, экономическая жизнь которых основывалась, главным образом, на экономике, а значит, на торговле, власть находилась в руках купечества. Ганза имела своей целью не только монополизацию торговли за границей, но и охрану господства купеческих династий внутри своих городов.



Панорама города Дуйсбурга

В связи с проводимой экономической политикой Ганзейский союз превратился в независимый политический организм, который стал одним из составных частей Германской империи. Его могущество проявилось во время войны с Данией в 1367—1370 годах, которая закончилась полной победой Германии. Это был период наибольшего рассвета Ганзы.

Однако длился этот период недолго. С середины XV столетия в городах Ганзы вспыхнули восстания ремесленников. Между отдельными членами Ганзейского союза усилилось соперничество, что позволило окрепшим территориальным князьям как в Германии, так и на землях Польши подчинить ганзейские города, в результате чего связи между городами союза вначале ослабели, а затем были совсем разорваны.

Рост промышленности и торговли в Англии и Нидерландах дал им перевес над Германией.

В конце XV столетия, в период образования централизованного Российского государства, после взятия армией Ивана III Новгорода в 1478 году ганзейские купцы были из него изгнаны.

Открытие Америки и торговых путей в Индию, перемещение центра мировой торговли на атлантическое побережье в Португалию и Испанию нанесли Ганзейскому союзу окончательный и бесповоротный удар. Последний съезд ганзейских городов состоялся в 1669 году, но предпринимаемы на нем попытки возродить мощь и былую славу Ганзы не увенчались успехом.

Ганза, это удивительное во всех отношениях сообщество торговцев, представлявших разные народы, разные национальности, а подчас и разные политико-экономические уклады, изучалась, изучается и будет изучаться многими поколениями исследователей.

Засиживаясь по вечерам на верхней палубе «Одессы», я неоднократно просматривал подаренные мне Гансом книги о Ганзейском союзе. Если подвести итог, то выходит, что города Ганзы были для средневековой Европы теми центрами, которые устанавливали не только торговые отношения, но и вводили определенные квоты по продаже тех или иных товаров, и можно даже сказать, что они вво-



«Одесса» на набережной Дуйсбурга

дили определенные ГОСТы на качество и ассортимент предлагаемых групп отдельных товаров.

Если это был лес, то он должен был быть одного определенного сорта, размеров, то же самое относилось к мехам, металлам, сукну или полотнам. Ганзейские купцы полностью исключали продажу некачественных или бракованных товаров. Ганза всегда славилась теми изделиями и сырьем, которыми торговала.

Для меня, исследователя истории мореплавания, наиболее интересными были не только города, входившие в союз, но также транспортные средства, которыми пользовались ганзейские купцы.

Ни для кого не секрет, что Северное и Балтийское моря очень сложны в навигационном отношении, особенно Балтийское, где возникают штормы, несущие за собой высокую и короткую так называемую стоячую волну, с которой и сегодня с трудом справляются современные, созданные из металлов корабли. Как же боролись с такими тяжелыми погодными условиями средневековые мореплаватели? Книги, подаренные мне Гансом, ответа на этот вопрос не давали. То, что я видел в музеях Дуйсбурга и других городов, также не давало полного представления о кораблях Ганзейского союза.

Рассказывая это моему немецкому другу, я жаловался на то, что хотел бы более подробно увидеть и узнать о ганзейских судах. Он посоветовал мне отправиться в Бремерхафен, город, который сохраняет найденный, а затем и отреставрированный ганзейский корабль.

Посетителей к нам на «Одессу» было немного, и Валентин согласился остаться и самостоятельно вести дела на судне. Я же благодаря Гансу Биндеману приобрел билеты и отправился в один из известных городов Ганзейского союза — Бремен и его порт Бремерхафен.

Реконструированный когг сохраняется в специальном помещении на набережной Бремерхафен. История этой находки такова.

В 1962 году на берегу реки Везер вблизи города Бремена во время земляных работ был обнаружен частично сохранившийся ганзейский когг. Целиком извлечь судно не удалось, так как отдельные детали набора разрушились. По-



На борту корабля-музея: И.Мельник, Г.Биндеман (второй справа) и В.Никулин

Торговый порт Дуйсбурга

требовалась длительная и кропотливая работа археологов, чтобы извлечь из земли более 2 тысяч различных частей и законсервировать их. На когге не было груза, зато были найдены различные инструменты и бочка с дегтем. Видимо, постройку судна по какой-то причине не успели закончить. Радиоуглеродный анализ показал, что древесина, пошедшая на строительство корабля, была срублена в 1378 — 1380 годах.

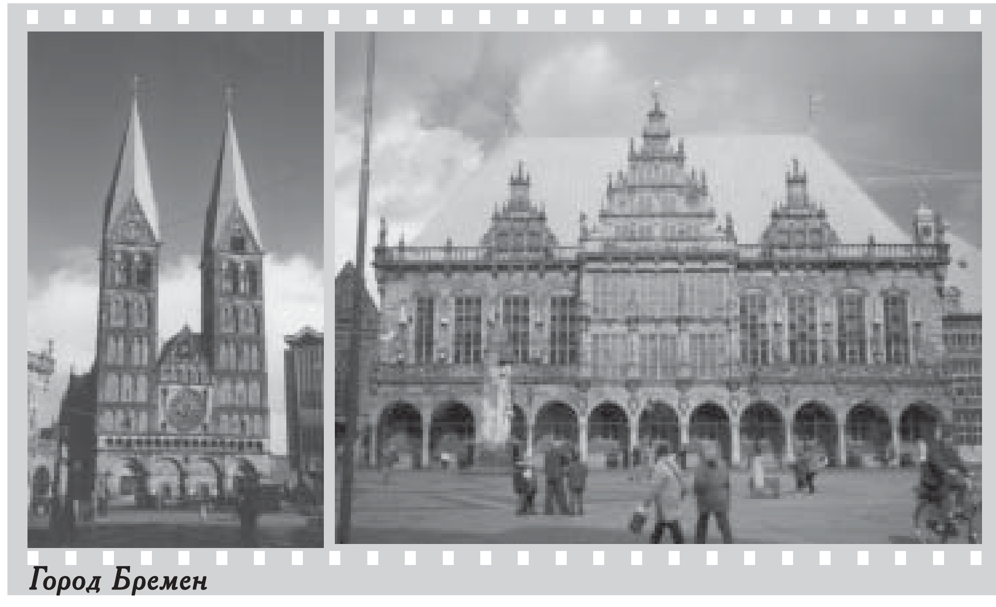
Бременский когг по внешнему виду полностью совпадает с известными средневековыми изображениями. Его длина 23,5 метра, ширина — 7 метров, водоизмещение — около 130 тонн. Киль и штевни были изготовлены из прочного деревянного бруса. Пять бимсов несли сплошную верхнюю палубу. Толщина борта достигала 50 мм, высота мачт 12—14 метров. В корме возвышалась надстройка. Так как судно не было достроено, на нем не оказалось части такелажа и руля, но на ахтерштевне сделаны петли для его навешивания. Историки и археологи считают, что когг строился в конце XIV столетия.

Эта удивительная находка помогла понять истинный смысл Бременской хроники времени Ганзейского союза, в которой сообщается о плавании по реке Везер в 1220 году «высокого когга».

Архиепископ Бремена перегородил реку, чтобы перевозящие грузы корабли платили пошлину за плавание по реке. «Но как поступил тогда городской совет и купечество Бремена? Они дождались высокого прилива и на высоком когге, на борт которого взошли члены городского совета и другие добрые люди, известные своей смелостью, пошли под парусами, когда подул хороший ветер, и прорвали цепь посередине».

За несколько столетий существования Ганзейского союза когги претерпели значительные изменения. Увеличилось водоизмещение судов и их размеры. Из одномачтовых когги стали двух-, а затем и трехмачтовыми. На фок- и грот-мачтах поднимали на реях большие четырехугольные паруса, а на бизань-мачте, наклоненной в корму, — треугольный латинский.

Но вернусь к бременской находке. В начале восьмидесятых годов городские советы городов Бремена и Бремерхафена приняли решение о воссоздании копии



Город Бремен

реставрированного когга, найденного на реке Везер. Проект разрабатывался в Музее навигации и мореплавания города Бремерхафена, и строился корабль там же на судоверфи. В воссозданном судне были выдержаны все размерения и архитектурные формы когга. Единственным дополнением была установка пятидесятисильного дизеля для осуществления маневра.

Корабль совершил множество походов в Северное море, участвуя в крупнейших морских фестивалях. На его борту находится музей, рассказывающий об истории судостроения Ганзейского союза. Современный когг я увидел на воде недалеко от того места, где хранится везерская находка. Добротная реконструкция, точь-в-точь повторяющая средневековую находку. Вахтенный на мой вопрос ответил, что когг примет участие в амстердамском фестивале. Мы обменялись фотографиями судов и договорились встретиться в Амстердаме…

Двухдневная поездка в Бремен и Бремерхафен дала мне основание поразмышлять над конструкциями южных и северных судов. Разница была очень существенной. Корабли севера строились более основательными, массивными, особенно это касалось их носовой части, воспринимавшей сильные нагрузки во время столкновения хоть и с невысокими, но очень крутыми волнами. Более массивными изготавливались мачты и реи, более тяжелой и прочной была парусина.

Все эти усиления были необходимы, чтобы противостоять сильным ветрам и неспокойному нраву Северного и Балтийского морей. Корабли Средиземноморья, да и Черного моря никогда не строились столь тяжелыми и мощными. На мой взгляд, судостроение юга более грациозно, но увиденные мною ганзейские суда были предвестниками создания такого простого и удобного парусника как полакр, ставшего прототипом нашей «Одессы».

Вспоминая увиденное, я пришел к убеждению, что длинная и острая носовая надстройка, напоминающая наконечник копья, от которой корабли получили свое название «полакр», здесь, в Северных морях, была неуместна.

Мощные и невысокие волны, безусловно, нанесли бы ей, низко сидящей над водой, повреждения, поэтому у когга, увиденного мною, нос был острый и высокий, чем-то напоминающий носы современных сейнеров и траулеров, кото-



Реконструкция ганзейского когга. Город Бремерхафен

рые часто борются с волнением вблизи берегов, именно там, где волны становятся короткими и невысокими...

Дуйсбург и «Одесса» встретили меня покоем и умиротворенностью. Я рассказал Гансу и Валентину об увиденном. По моему виду они поняли, что я остался очень доволен посещением Бремена и Бремерхафена. На судне все было в порядке, оставались считанные дни до нашего перехода в Амстердам, где во всю шла подготовка к большому морскому празднику.



На борту корабля-музея «Амстердам». В.Шмидт и автор



Глава 10.
В гостях у пекаря Винни

За год до описанных событий я впервые побывал в Амстердаме. Произошло это так. Поздним вечером мы добрались в небольшой голландский городок Бевервайк, родину моего друга Винцента Шмидта. Бевервайк расположен почти на берегу Северного моря, его окраина выходит к мощному шлюзу, закрывающему вход из Северного моря в канал, соединяющий Амстердам, лежащий в глубине материка. От шлюза до Амстердама двадцать километров.

Отдохнув и переодевшись, Винцент предложил поехать и посмотреть ночной Амстердам. Все были не против, и юркий «Рено» моего голландского друга за каких-то полчаса доставил нас на большой паркинг возле железнодорожного вокзала в самом центре Амстердама. Пройдя несколько узких улиц, чьи здания перемигивались неоновыми вывесками и ярко освещенными витринами работающих и ночью магазинов, мы подошли к небольшому отделению банка. Винцент оставил меня, а сам зашел в банк, чтобы обменять деньги. За те несколько минут, что он отсутствовал, я оказался в круговороте событий. В узкий переулок, в котором находился банк, въехало такси, и не успел я прижаться к стене, как «ловкий» водитель переехал мне ногу. Я вскрикнул от боли, но тут же мое внимание отвлекли двое дюжих молодцов, чьи предки были явно африканцами. Они предлагали мне наркотики, при этом делали это столь навязчиво, что я с трудом отбился от них, войдя в здание банка. Переждав несколько минут, я вновь вышел, и вместо двух молодчиков попал уже в объятия трех видавших виды женщин, которые наперебой предлагали интимные услуги. Ретировавшись, я вновь зашел в банк, и тут, наконец, подошел Винцент. Он на две головы выше меня, его рост 2 метра 5 сантиметров, и под прикрытием друга мне стало не так страшно. Я рассказал ему о произошедшем, но мой голландский друг только рассмеялся.

— Ты в Амстердаме, дружище. Это столица злачного мира. Сейчас ночь.

— Так зачем же ты оставил меня на улице и не взял с собой, ребята же пошли с тобой, чтобы обменять деньги?

— Мне было интересно, как тебе понравится на наших узких улочках.

Мы прогуляли всю ночь и под утро вернулись в Бевервайк. Амстердам оставил у меня неизгладимое впечатление, но поразительным было то, что вначале я не хотел больше видеть этот город, но уже к обеду следующего дня он, как магнит, потянул меня к себе.

У Винцента был выходной, и мы вновь отправились в этот удивительный, ни с чем не сравнимый город, расположившийся на каналах, которые были вырыты и благоустроенны благодаря многолетнему труду голландцев. А началась история этого города в XIII столетии.

Развитием Северная Венеция, как часто называют Амстердам, обязана торговому пути, который проходил по Рейну. К XV веку Амстердам стал крупным торговым центром северо-запада Европы, а с упадком Ганзейского союза он особенно широко развернул посреднические операции между Прибалтийскими и Средиземноморскими странами. После освобождения от испанского владычества город стал основным торговым центром Нидерландов. Вслед за созданной в Амстердаме в XVI веке бирже в 1609 году был основан крупнейший в то время банк.

Способствовало развитию города также развитие ремесленных производств, мануфактур, но в первую очередь банковского дела и денежных операций, связанных с банками. В 1795 году Амстердам был объявлен столицей Батавской республики, а затем всего Голландского королевства.

Город удивителен, ведь чтобы построить его, потребовалось не меньше труда и средств, чем было затрачено в самой Венеции. Множество каналов полукольцами отделяют жилые районы.

И в первое мое посещение Амстердама, и в последующее я неоднократно возвращался к его истории, которая поучительна и очень интересна.

В XIII столетии река Амстель, которая протекает через город, была перекрыта плотиной и изменила свое первоначальное русло. Тем самым были созданы условия для прохода морских торговых судов через устье реки непосредственно в



Амстердам

сам город. Сегодня это уже упомянутый мною северный канал. Вокруг сооруженной плотины стал формироваться деловой и торговый центр города. Как утверждают специалисты, собственно от словосочетания «дамба на реке Амстель» и произошло название города Амстердам. На дамбе были сооружены здания церкви и таможни. Как закладка, так и само развитие города происходили вдоль берегов реки. Некоторые улицы и каналы, проложенные в городе, повторяли маршруты традиционных продовольственных потоков. Дома в Амстердаме становились все более внушительных размеров. Под них подводились мощные фундаменты на деревянных сваях. Благодаря удачно осуществленным морским экспедициям в XVI столетии Амстердам стал участником исследований и открытий в далеких южных морях.

В первой половине XVI века город был крупным центром текстильной торговли. Производство тканей и текстильных изделий было сосредоточено в домашних хозяйствах бедных слоев населения. По системе внутренних водных путей товар поступал в Амстердам, а оттуда распределялся торговыми домами по всей Европе.

Огромную роль в развитии Амстердама и всех Нидерландов сыграли Великие географические открытия, во время которых торговля из центра Средиземного моря переместилась на атлантическое побережье. Значительную выгоду Нидерландам приносила посредническая торговля, которую они вели в различных частях света.

Особый отпечаток на формирование нации наложила кровопролитная война с Испанией. Как ни пытались короли Священной Римской империи Филипп Красивый, затем его сын, германский император Карл V, покорить и подчинить себе свободолюбивый голландский народ, борьба эта закончилась полной победой северян. В XVI столетии Нидерланды стали самостоятельным государством. Главой этого государства был объявлен герцог Вильгельм Оранский, получивший статус наследственного владения.

Новое государство окончательно сформировалось в 1581 году. В него вошли семь северных провинций, а самой богатой среди них была провинция, которую



Голландия — страна незыблемых традиций. Цветы и мельницы

Морской фестиваль «Парус»

возглавлял Амстердам, ставший к тому моменту самым богатым городом.

Вода для Голландии, впрочем, как и для самого Амстердама, — это все равно, что для человека кровеносные сосуды и артерии. По воде испокон веков до наших дней в Голландии перемещаются большинство грузов и пассажиров. Тысячи километров больших и малых каналов связывают между собой все голландские провинции и земли. В средневековье после освобождения Голландии от испанского гнета на берегах больших и малых каналов велось строительство разнообразнейших как крупных, так и совсем небольших судов, лодок и военных кораблей.

Голландцы — народ моряков и торговцев, но не только. В первую очередь в средневековье это был народ кораблестроителей. Даже трудно представить, какое количество судов строилось и спускалось на воду на голландских верфях. Корабли эти бороздили все известные на тот момент моря и океаны, а голландским мореплавателям принадлежат открытия многих неизведанных для европейцев в те времена земель.

Возможно, эта славная история и влекла меня поскорее в Амстердам. Увиденное ранее, во время посещения Голландии, давало надежду на хороший прием «Одессы» во время фестиваля.

В середине июля «Одесса» совершила переход из Дуйсбурга в Амстердам для участия в морском международном фестивале «Парус». Праздник раскинулся по обеим сторонам северного канала от Амстердама и практически вплотную до выхода в Северное море. Мы расположились на причалах, принадлежащих знакомому Винцента господину Хилу. На причалах этих перегружался металл и в двух огромных холодильниках хранилась северная рыба, доставлявшаяся сюда судами-рефрижераторами из России.

Рядом с нами у причала пришвартовали недавно законченную копию корабля Ост-Индской компании — «Батавию». Корабль строили десять лет и, по правде сказать, эта удивительная реконструкция современных голландских кораблестроителей вызывает уважение и преклонение. «Батавия» — это не что иное, как развитый галион, тип кораблей, соединивший не просто страны, а целые материки.



... и не только. Еще сыр, каналы и тысячи речных барж и судов

Эпоха Великих географических открытий завершилась открытием Австралийского континента. Первыми европейцами, достигшими берегов Австралии, были португальцы и голландцы. Документально зафиксировал открытие новой земли голландский мореплаватель Виллем Янзон, состоявший на службе Ост-Индской Нидерландской судоходной компании в 1606 году. Если учесть, что чуть более чем за сто лет были открыты Америка и новый путь из Европы на Восток, совершено первое кругосветное плавание и, как завершение, открыта Австралия, то можно с уверенностью сравнить этот период истории человечества по своим достижениям с XX столетием, когда человек вышел в ближний космос.

Грандиозными достижениями отметили эпоху географических открытий кораблестроители. Крупнейшими по водоизмещению судами Средиземноморья в этот период стали каракки, чья грузоподъемность достигала 800 тонн, но и она уже была мала для развивающихся торговых связей Европы с открытыми землями. С середины XVI века термин «каракка» выходит из употребления. Большое парусное судно с тремя или четырьмя мачтами называют просто «судно». Наиболее знаменитым из таких «судов» был корабль английского короля Генриха VIII «Генри Грейс е'Дью» — 1000 тонн водоизмещением, вооружённый 195 орудиями и управляемый экипажем из 900 человек.

Можно с уверенностью сказать, что «Грейт Гарри», как это подтвердили англичане, был отцом галионов и дедушкой кораблей Ост-Индской компании.

Галионы родились в Португалии. Произошло это в 1535 году. Вооружённый, как и большое парусное судно того времени, галион имел более острый корпус, длина которого по килю равнялась тройной ширине, имея соотношение 1:3. Именно на судах такого типа орудия впервые были установлены и на главной палубе, и под ней. Это привело к появлению батарейных палуб. Орудия стояли по бортам и стреляли через порты. Отсутствие высоких в носу судна надстроек и достаточно длинный корпус позволяли галионам ходить быстрее и круче к ветру, чем караккам и «судам».

Европейским кораблестроителям удалось совместить в галионах артиллерийскую мощь военного судна и грузоподъёмность торгового. Поступив на вооруже-



ние всех крупнейших флотов Европы — Испании, Англии, Португалии, Франции и Нидерландов, — галионы сыграли решающую роль в освоении Америки и доставке несметных богатств из стран Африки и Азии. Из портов Южной Европы на галионах отправлялись в Америку дворяне и монахи, купцы и солдаты. В обратный путь корабли уходили, тяжело нагруженные драгоценными металлами.

К концу XVI века длина галиона достигала 40 метров, ширина — 14 метров. На фок- и грот-мачтах поднимались прямые паруса, вторая грот- и бизань-мачты несли латинские. Кормовая надстройка имела пять — шесть ярусов, где размещались многочисленные каюты для пассажиров. В трюме хранился груз. На больших галионах на фок- и грот-мачтах поднимали по три прямых паруса. Мачты делали из двух или трёх составляющих, носящих название стеньг.

XVI столетие прошло при полном доминировании испанских и португальских кораблей на просторах Атлантики и Индийского океана. Испанцы осваивали всё новые и новые земли в Америке, откуда шёл поток золота и серебра. Им принадлежали Антильские острова, Панамский перешеек, полуостров Флорида, Мексика, Перу. Только один рудник Потоси в Перу приносил ежегодно 300 тонн серебра. Португальцы монополизировали рынок пряностей и драгоценных камней, идущих из Индии, дававший несметные прибыли. Всё это вело к обострению отношений с другими европейскими державами — Англией, Нидерландами, Францией, которые стремились подорвать монополию южан и вести самостоятельную торговлю.

Не имея возможности победить соперников в открытом военном конфликте, монархи этих держав поощряли пиратские набеги, направленные на ограбление испанских и португальских кораблей. Необъявленная война была начата в 1550 году Англией, позже в неё включилась Франция, а в начале XVII столетия Голландия. Английские, нидерландские и французские купцы стремились установить прямые торговые связи с Америкой и Востоком, избежать невыгодного посредничества испанцев и португальцев.

Несмотря на сопротивление Испании и Португалии, уже в конце XVI века контрабандная торговля Англии и Нидерландов с испанскими и португальскими



В Амстердаме на борту «Одессы» встретились друзья — основатели поисково-туристического клуба «Арго», который и стал организатором экспедиций на диере «Ивлия», а затем и походов на полакре «Одесса».

В.Никулин, П.Гончарук, Р.Кравцов, И.Мельник

колониями в два раза превысила товарооборот с самими хозяевами колоний. С целью полного подчинения торговых рынков своим интересам, Англия в 1600 году, Нидерланды в 1602 году и Франция в 1664 году создают Ост-Индские компании. Эти компании получили от своих государств монопольные права на ведение торговой экспансии на Востоке. Они стали первопроходцами колониальной политики своих стран. Благодаря стараниям Английской Ост-Индской компании, страна получила огромные доходы, ставшие одним из главных источников накопления капитала, приведшим к развитию промышленности и возвеличиванию державы, позже по праву получившей название — «владычица морей».

Ещё большие привилегии имела Нидерландская Ост-Индская компания. Ей было дано право основания колоний, факторий, крепостей, судопроизводства, содержания своих войск и администраций, чеканки монеты, объявлений войны, заключения мирных договоров. Нидерландам, а фактически Ост-Индской компании, принадлежали остров Ява с крепостью Батавия, Моллукские острова, острова Банда, Малакка, Цейлон, часть острова Суматра. Компания сосредоточила в своих руках торговлю с Китаем и Японией. Активно участвовала в колониальной политике в Индии Французская Ост-Индская компания, приносившая Франции огромные доходы.

В XVII столетии для дальних плаваний на Восток создаётся новый тип судна, предназначенный для перевозки грузов. Суда эти не имеют в истории кораблестроения отдельного наименования. Их можно считать развитыми и модернизированными галионами. Кормовые и носовые надстройки уменьшаются по высоте. Украшения, скульптуры и орнаменты, ранее перегружавшие высокую корму, борта и нос, становятся проще и больше гармонируют с общим обликом судна.

Водоизмещение достигает 600 тонн. Суда несут три основные мачты и на конце бушприта дополнительную маленькую мачту с прямым парусом. В своих основных чертах эти корабли не менялись на протяжении более ста лет. Отношение длины корпуса к ширине этих судов становится ещё большим, чем у галионов. Их шпангоуты изготовляют составными и располагают на небольшом расстоянии друг от друга, особенно в местах больших нагрузок.



Виды Амстердама

В районе установки мачт они изготавливаются двойными. Набор подкреплялся горизонтальным и вертикальными кницами. Как и набор, так и обшивка корпуса выполняются из дуба, причём так, чтобы форма древесины соответствовала форме детали и, следовательно, изгиб волокон соответствовал её изгибу. В результате уменьшается отход древесины и получаются чрезвычайно прочные детали. К шпангоутам дубовые доски крепят при помощи деревянных шипов, стараясь не применять железные гвозди, которые быстро ржавели. Внешняя обшивка корпусов имела толщину 10—15 сантиметров, внутренняя — до 10 сантиметров, поэтому общая толщина, включая шпангоуты, была более полуметра. Швы обшивки проконопачивали паклей, пропитанной смолой.

Для защиты от древоточцев, разрушающих подводную часть корпуса, дуб покрывали досками из вяза, предварительно их просмолив. Доски вяза прибивали железными гвоздями так, чтобы их шляпки, касаясь друг друга, создали сплошную металлическую полосу. Всего для постройки требовалось около двух тысяч хорошо высушенных дубов. В зависимости от размерений судна, его внутреннюю часть делили так, чтобы получаемые объёмы можно было использовать наиболее целесообразно.

Мне посчастливилось побывать на строительстве копии судна Нидерландской Ост-Индской компании «Батавия» за год до описываемых событий. Строительство «Батавии» велось десять лет. Так вот, в соответствии с проектом, вторая палуба для перевозки пряностей имеет высоту всего 60 сантиметров. Такая высота была наиболее удобной при транспортировке груза во время шторма. Мешки и кипы не переворачивались, и груз сохранял свою ценность.

Мачты кораблей Ост-Индских компаний состояли из трех частей и несли по три прямых паруса, за исключением бизань-мачты, нижним у которой был латинский парус. Для работы с парусами использовали многочисленные снасти, оттягиваемые при помощи юферсов и блоков. Так, во время строительства «Батавии» было изготовлено 800 блоков. На судах появляется ряд устройств для облегчения работы. Большие тяжести поднимают при помощи горизонтальных лебёдок. Воду откачивают помпами, пронизывающими корабль от верхней палубы до днища.



Корабль-музей «Амстердам» у причала Амстердамского морского музея

В гостях у пекаря Винни: Е.Опаренко, В.Шмидт, Е.Гурова

Образцом торгового судна Ост-Индской компании служит описываемая «Батавия», которая была построена в Амстердаме по заказу Нидерландской Ост-Индской компании в 1628 году. Экипаж — 341 человек, длина — 45,28 метра, высота кормовой надстройки — свыше 25 метров. «Батавия» осуществляла регулярные рейсы на остров Яву и в Индию, позже — к австралийским берегам, перевозя людей и грузы, в основном пряности.

Прослужив более пятидесяти лет, корабль в конце XVII столетия затонул вблизи берегов Австралии. В 60-х годах XX столетия останки «Батавии» были обнаружены на западном побережье; часть из них удалось поднять и после консервации выставить в морском музее города Фримонтла.

В 1984 году голландский кораблестроитель Виллем Вос разработал проект воссоздания «Батавии», который был осуществлён с 1985 по 1995 годы в городе Лиллештадт. С уверенностью можно сказать — это самая грандиозная реконструкция в области кораблестроения, проводившаяся когда-либо. Корабль поражает не только своими размерами, но и филигранной подгонкой всех деталей, начиная от киля и кончая клотиком.

В мае 1995 года королева Нидерландов Беатрикс торжественно спустила на воду «Батавию», на одном причале с которой мы и отшвартовались и выглядели рядом с ней игрушечным корабликом…

Праздник в Амстердаме удался на славу. Более полутора тысячи небольших, средних, очень больших кораблей и маленьких лодок под парусами и на веслах прошли северным каналом к центру Амстердама, где были показаны нескольким миллионам зрителей со всего мира. К концу праздника вся армада кораблей устремилась на выход в Северное море. «Одесса», стоявшая на причале совсем недалеко от шлюза, соединяющего северный канал и Северное море, салютовала уходившим кораблям.

Во время праздника и у нас на борту побывало очень много посетителей. В первую очередь это были французские волонтеры, которые, зная о приходе «Одессы» в Амстердам, стремились заполучить ее на следующий год на фестиваль в Бресте.



«Батавия»

Для меня и моих друзей четыре предшествовавших этому года пролетели как одно мгновение. И вот снова Брест, вновь приглашение для участия в крупнейшем морском фестивале. Мысленно я сложил грандиозную петлю, которая была совершена дорогами, морями и реками Европы. Ведь зародилась идея строительства «Одессы» на Змеином. Далее Брест, потом через всю Европу в Средиземноморье на Адриатику в Венецию, вновь Одесса, Белгород-Днестровский, строительство корабля, наш поход по Дунаю, канал, соединивший Дунай и Майн, теперь вот Рейн и Амстердам.

Если все сложится удачно, то в следующем году наш поход, а его можно по праву назвать небольшой кругосветкой вокруг Европы, завершится в славном Бресте.

Я был рад приглашению и хотя наш экипаж сократился, надеялся в следующем году на его пополнение и участие во французских морских празднованиях.

Последним в Северное море, завершая праздничную регату, уходил «Рековранс» — французский парусник, тот самый, который был спущен на воду более трех лет тому назад, быстроходный морской пограничник, о котором я вспоминал, находясь еще в немецком городе Ашафенбурге, там, где великий Наполеон готовил Континентальную блокаду.

Грациозный удлиненный корпус — 30 метров длины, 6 метров ширины. Высота борта над водой невелика, хотя корабль довольно глубоко сидит в воде. Его осадка превышает 3 метра, позволяя ходить круто к ветру, при полном вооружении, не боясь переворота. На «Рековрансе» практически отсутствуют украшения. Окраской отличаются только наружная сторона пушечных портов. Все помещения очень технологичны и удобны. На палубе отсутствуют надстройки. «Рековранс» как будто весь создан для скорости. Ни одной лишней детали — все рационально, просто, удобно. Во времена Наполеона пограничные суда подобного типа оснащали 14—16 орудиями малого калибра. Однако этого было вполне достаточно, чтобы наносить сокрушительные удары по тонким корпусам кэтчей и бискин.

Корабли типа «Рековранса» были гораздо быстроходнее судов контрабан-



«Батавия» *«Одесса»*

дистов и легко настигали их в море. Для увеличения площади парусов нос корабля венчает составной бушприт, поражающий своей длиной, которая составляет треть длины корпуса. Такой бушприт вместе с фок-мачтой нес 3 — 4 кливера. Обе мачты — фок и бизань — вооружались смешанным — прямым и гафельным парусным вооружением. Разнообразие и мощь парусного вооружения способствовали выжиманию наибольшей скорости и быстроте маневрирования.

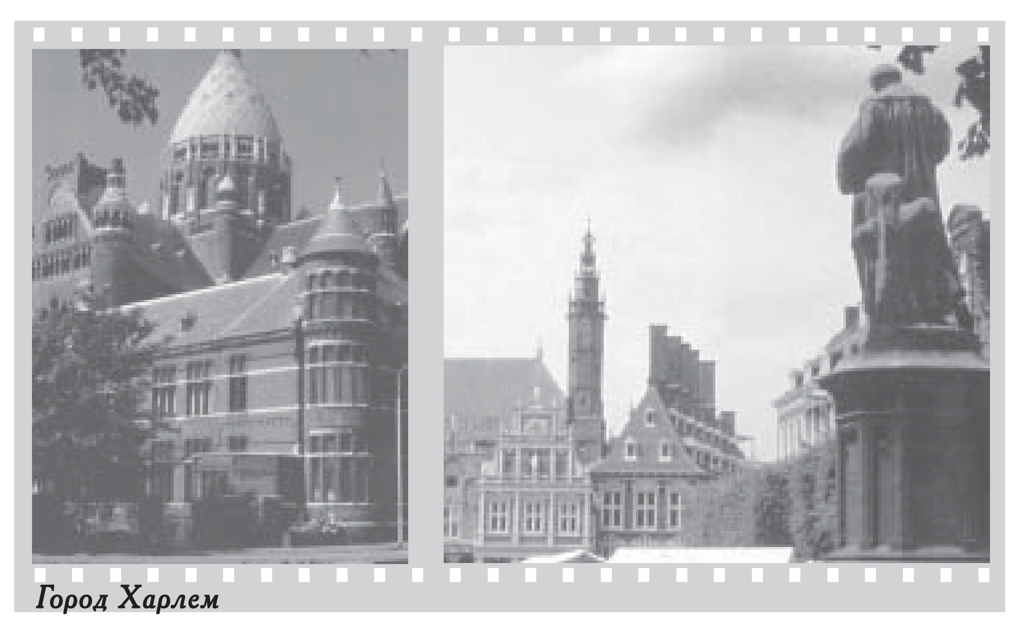
По окончании Амстердамского морского фестиваля наш корабль был приглашен в город Харлем, один из старейших голландских городов. Тот самый Харлем, выходцы из которого основали известный всему миру район Нью-Йорка Гарлем.

Харлем праздновал свой 750-летний юбилей. По окончании праздника «Парус» «Одесса» перешла через северный канал и, пройдя всего с десяток километров, оказалась у старинной пристани в сердце средневекового города.

Организаторы праздника расположили наш корабль так, что от него рукой можно было достать шершавые стены старейшего в Голландии Музея естественных наук — «Тайлер-музея». С другой же стороны канала находился домик, в котором несколько лет жил великий физик Эйнштейн. Харлем хоть и маленький городок, но он как ни один другой город Голландии вобрал в себя ее историю и культуру. Прорезанный каналами, Харлем почитаем многими туристами, прибывающими в Голландию, и пожалуй, является вторым по посещаемости после Амстердама.

На праздник-юбилей собралось десятка три парусных судов, которые приветствовали юбиляра. Нас же на «Одессе» было только двое. Винцент много работал и смог бывать у нас только по вечерам. Из-за проблемы с визами наш экипаж не смог приехать и на праздник в Амстердам, а затем и на праздник в Харлем.

Пять месяцев напряженной работы вдвоем достаточно сильно утомили меня и Валентина, но нужно было выполнять те обязательства, которые мы на себя взяли. Праздник в Харлеме прошел не столь помпезно, как «Парус», как-то более спокойно, по-домашнему. Большое количество посетителей как на нашем корабле, так и на других вознаградили нас за ту



Город Харлем

усталость, которая накопилась со времени стоянки в Кобленце.

Уже после окончания праздника я с радостью встретил на железнодорожном вокзале прибывших нам на смену членов нашего экипажа, в составе которых старшим был Женя Опаренко. Это радовало потому, что давало возможность вернуться на зиму домой.

Третий сезон, который должен был начаться следующей весной, был для «Одессы» и всего проекта решающим. Французы хоть и пригласили нас для участия в празднике в Бресте, но возможности перехода туда мы не имели. К сожалению, мне не удалось для столь дальнего похода, а ведь от Амстердама до Бреста более четырехсот миль, собрать необходимый экипаж. Зимой стало ясно, что в Брест мы не попадем. С одной стороны, мне было грустно оттого, что не удастся завершить намеченный план, но с другой стороны, судьба или случай помогли нам принять участие в праздновании, которое было намечено в небольшом голландском городке Зандам.

В Зандаме праздновалось 300-летие основания российского флота. Читатель может задаться вопросом: почему именно в Зандаме, совершенно неизвестном маленьком голландском городке? Именно потому, что здесь, в Зандаме, царь Петр Великий учился корабельному делу.

Проведя все необходимые работы по подготовке судна, мы перевели «Одессу» в Зандам, где она оставалась все лето, приняв участие в красивых торжествах, во время которых большая делегация из России привезла и установила отреставрированный в Санкт-Петербурге памятник царю Петру, который был подарен Зандаму еще в начале XX столетия царем Николаем II. Здесь же, совсем недалеко от того места, где мы стояли, находился и домик, в котором более чем три столетия назад проживал царь Петр.

Прохаживаясь по узким улочкам Зандама, где самое высокое здание — это городская мэрия, если не считать двух церквей, я часто задавался вопросом, как получилось так, что маленькие Нидерланды и огромная Россия уже много столетий связаны прочными нитями экономического и культурного сотрудничества.

Петра I в Голландии помнят и любят. Его визит в 1697 году стал одним из



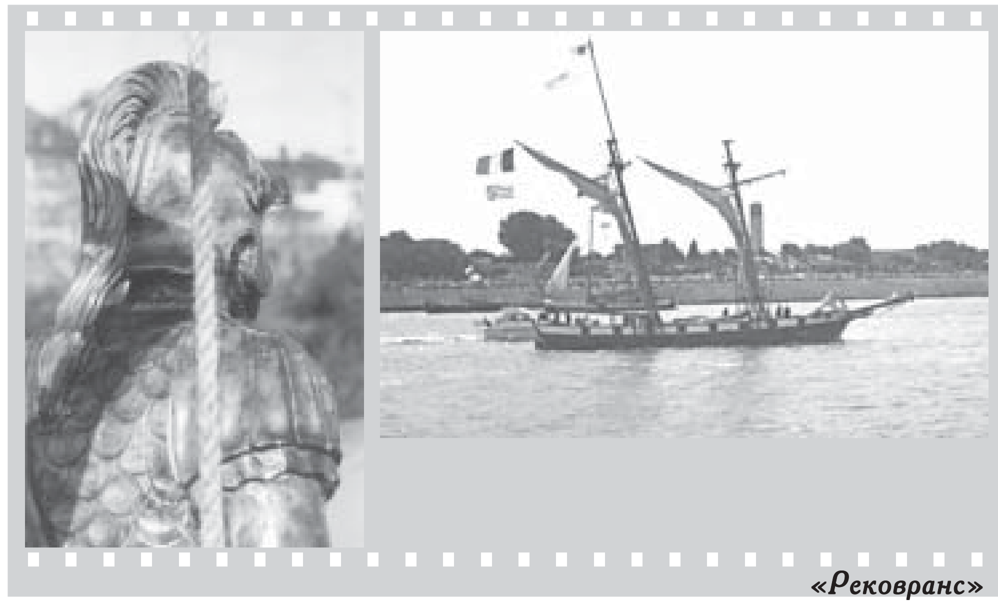
Пейзаж Северного моря *Юбилей города Харлема*

самых памятных событий в истории этой страны. Если вспомнить историю, то нет ничего удивительного, что Петр I решил поехать учиться корабельному искусству именно в Голландию. В конце XVII века Амстердам и все Нидерланды переживали свой золотой век. Город на реке Амстель был самым богатым в мире городом и крупнейшим портом в Европе. Голландские купцы торговали с Россией еще со времен Ивана Грозного, успешно конкурируя со столь же предприимчивыми англичанами, но в 1649 году после свержения английского короля Карла I отец Петра, царь Алексей Михайлович, выдворил из России всех англичан. Благодаря этому голландские купцы добились серьезного преимущества, и когда царь Петр заинтересовался кораблестроением и отправился в Архангельск, в те времена главный порт России, он встретил там немало голландцев.

Молодому царю понравились обычаи, культура и даже язык иностранцев. К моменту своей поездки в Голландию царь Петр неплохо выучил голландский. В Архангельске он познакомился с важнейшими голландскими изобретениями в области судостроения, с судами, которые носили название «флейт». Корабли эти были просты и неприхотливы в бурном море. Они имели крепкий и очень надежный такелаж и управлялись совсем небольшой командой, всего в десять человек. Корабли этого же класса, но другой постройки требовали экипажа как минимум в три-четыре раза больше.

Петр захотел перенести голландский опыт на российскую почву и в 1697 году отправился в Голландию инкогнито под именем Петра Михайлова. Однако большая свита, сопровождавшая царя, его крупная фигура и характерные черты лица, к тому времени уже достаточно известные в Европе, недолго скрывали инкогнито Петра. Голландские власти, зная, кто на самом деле Петр Михайлов и зачем он приехал, устраивали в его честь пышные приемы и даже показательные бои кораблей. Но голландцы всегда были очень демократичны и лояльны и поэтому не слишком стесняли Петра протокольными мероприятиями и позволили ему ездить по стране и учиться корабельному делу самостоятельно.

Собственно говоря, Петр ехал в Голландию не только за знаниями, он надеялся, что голландский Парламент предоставит семьдесят военных кораблей и сто



«Рековранс»

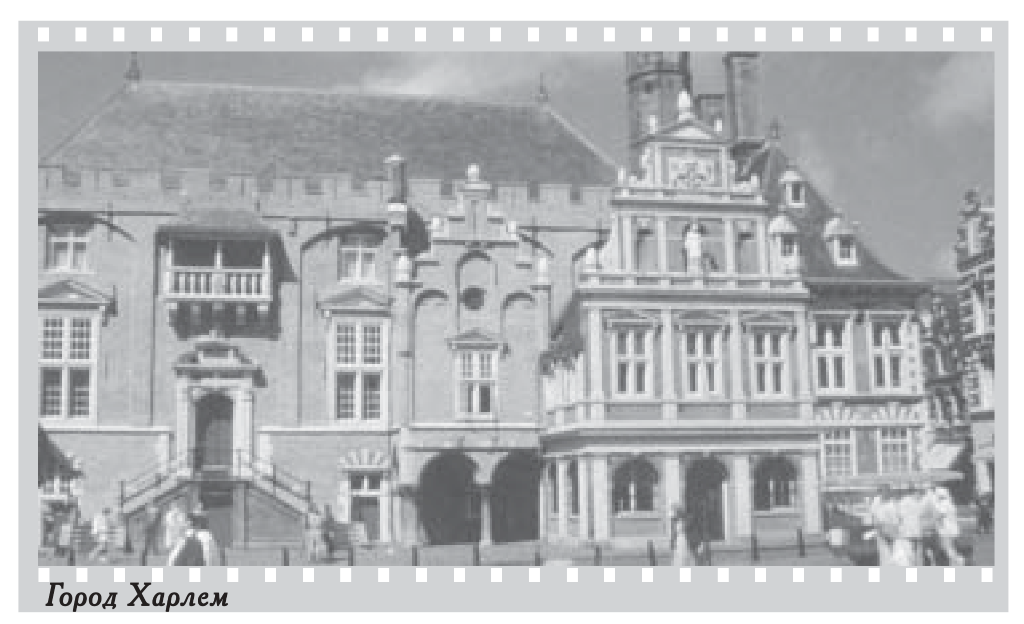
галер, которые будут использованы в Черном море в борьбе с Турцией. Однако цели своей Петр не добился. Даже в обмен на значительные торговые льготы, которые предлагались голландским купцам, Парламент отказался предоставить русскому царю военный флот.

Петру пришлось удовлетвориться заимствованием местного опыта и установлением контактов с местными финансистами и торговцами оружием.

18 августа 1697 года зандамский кузнец Кист, успевший к тому времени поработать на верфях в Архангельске, увидел, как проплывавший мимо него в лодке огромного роста усатый человек машет ему рукой. Кист чуть не свалился в реку, узнав своего давнего знакомого — российского царя. Петр прожил у Киста неделю. Теперь этот домик в Зандаме известен во всем мире, потому что, став музеем, хранящим память о русском царе, в нем прекрасно сохранилось все то убранство, которым славились голландские дома.

В доме-музее, в котором жил царь Петр, можно увидеть кровать длиной 180 см, на которой без особого комфорта на высоких достаточно жестких подушках спал русский государь. Скромный домик впоследствии посещали и русский царь Александр II, и император Наполеон. Последний, любивший изрекать афоризмы для потомства, заявил: «Великий человек ничем не пренебрегает». Император был прав — Петр Великий, реформатор своего времени, всколыхнувший Россию, «прорубивший» окно в Европу, был в быту скромен и неприхотлив. На голладских верфях Петр работал подмастерьем, но в Зандаме ему не давали прохода любопытные местные жители, и вскоре он уехал в Амстердам. Там его мечта сбылась. Он поступил на верфь Голландской Ост-Индской компании и участвовал в строительстве фрегатов «Петр» и «Павел».

Работал царь Петр хорошо и получил диплом корабельного плотника, но, кроме судостроения, его интересовали и другие отрасли голландской промышленности. Он побывал на канатных заводах, в литейных цехах, мастерских по изготовлению канатов и парусов, на маслобойнях, бумажных и лущинных мельницах. Петр встречался с изобретателем микроскопа Антонио Левенгуком и брал уроки у всемирно известного анатома Федерика Рауса, который научил его пускать



Город Харлем

кровь и делать простые операции, включая операцию, которую Петр называл «дерганьем зубов». Двести пятьдесят придворных, которые осуществляли вместе с Петром поездку по Голландии, а затем и Европе, скрывали свои болезни, чтобы он не пытался испробовать на них приобретенные знания.

Царь до того пристрастился к занятиям по медицине, что носил портфель с хирургическими инструментами с собой и как только видел, что кто-то из его свиты держится за щеку, немедленно применял щипцы, оставляя бедного человека без зуба.

Но не только медицина интересовала Петра, изучал он и голландские достижения в области строительства крепостей, и книгопечатание, и многое, многое другое. Печатник Тесин получил право печатать русские книги и ввозить их в Россию. Сам Тесин был родом из Харлема. Во время поездки Петр познакомился с голландским адмиралом Корнелисом Ираусом, которого назначил руководителем строительства российского флота, а позже он и возглавил его. Ираус проработал в России до 20-х годов XVIII века. По его следам в Россию на десяти кораблях, нагруженных материалами, отправили 640 добровольцев моряков, офицеров и кораблестроителей. Они стали учителями тех судостроителей и мореходов, которые были воспитаны Петром Великим.

Самым заметным результатом поездки в Голландию русского царя было создание города на воде — будущей столицы России Санкт-Петербурга. Этот город с его прямыми улицами и каналами был спланирован по примеру Амстердама. Он гораздо в большей степени заслуживает название Новый Амстердам, чем долго носивший его в XVIII столетии Нью-Йорк.

Далеко идущие последствия царского посольства в Голландии имел Российский морской устав XVIII столетия, написанный на русском и голландском языках. Сотни голландских слов проникли в русский язык. Кормчий в России стал называться штурманом, поварня — камбузом, повар — коком.

В январе 1698 года Петр с разрешения короля Вильгельма Оранского отправился в Англию, а затем вернулся в Голландию, чтобы оттуда продолжить свои странствия по Европе. Но его планам не суждено было сбыться. В мае 1698 года



«Одесса» на стоянке возле старейшего в Голландии «Тайлер-музея»

он срочно отправился в Москву, где восстали стрелецкие полки.

Так что именно голландский опыт, а не, например, австрийский стал основой реформы государственного управления, которую затеял царь по возвращении в Россию. И вот что интересно — голландский и российский флаги очень похожи. Если трехцветное полотнище перевернуть, то они становятся совершенно одинаковыми.

Бургомистр Амстердама тех времен Николас Гитнес, устроивший Петра на верфь Ост-Индской компании, наверняка бы обрадовался, узнав, что Петр основал в России бурмистрскую палату.

Связи между Голландией и Россией оставались тесными и после возвращения Петра на родину. Поставки оружия, кредиты из Нидерландов помогли России выиграть затяжную Северную войну со Швецией. И в послепетровскую эпоху Россия не только активно торговала с Голландией, но и участвовала в возвращении ей независимости после наполеоновских войн.

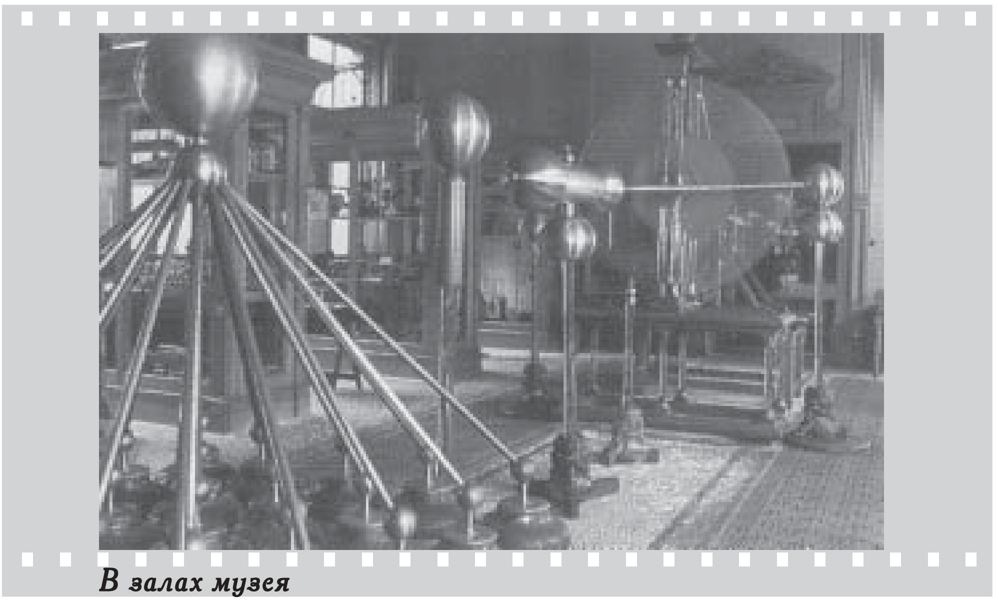
В 1816 году царь Александр I, побывавший незадолго перед этим в домике Петра в Зандаме, выдал свою сестру Анну Павловну за нидерландского наследного принца Вильгельма. Развивались и экономические связи между двумя странами. Цари Александр II и Александр III покупали сигары в Петербургском голландском магазине, а основатель фирмы «Филипс» Антон Филипс в конце прошлого века поставил 50 000 электрических лампочек для освещения Зимнего дворца.

К 1917 году голландские инвестиции в российскую экономику составляли около миллиарда гульденов — просто невообразимую по тем временам сумму.

Впрочем, и сейчас, в эпоху восстановления прерванных революцией связей, Нидерланды являются одним из лидеров в области иностранных инвестиций в Россию.

Нидерланды часто называют золотыми воротами Европы, и в этом выражении есть истина. Нидерланды всегда были крупной морской державой и до сих пор сохраняют ведущее положение на континенте по объемам доставки грузов через свои порты и бесчисленное множество свободных от пошлин складов.

Бурное развитие морской торговли в XVIII веке едва не превратило Голлан-



В залах музея

дию в остров. Некоторые видные купцы предлагали отрезать каналом осушенные земли, на которых располагаются в частности Амстердам, Роттердам, Харлем, Зандам, и таким образом избавиться от остальной части Голландии, вклад в портовый бизнес которой был незначителен. По той же причине распались и единое государство Нидерландов и Бельгии. Промышленники Бельгии и нидерландские купцы так и не смогли договориться о приемлемых для обеих сторон морских пошлинах. У современных голландских коммерсантов есть причина радоваться, что решение отделить порты от большей части страны не было принято.

...В Зандаме, как и в Харлеме, и ранее в Амстердаме, голландцы продемонстрировали удивительно красивые салюты, которые расцвечивали большие морские праздники и доставляли всем огромную радость.

К сожалению, праздники достаточно быстро проходят, наступают будни, во время которых поток посетителей на наше судно был совсем небольшим.

Как и предчувствовал господин Гекнер, в Голландии, кроме морского фестиваля, к нам, а точнее к нашему судну, интереса не было. Здесь на каналах можно встретиться с десятками больших и малых кораблей столетней давности, а также современными реконструкциями. Поэтому у приезжающих в Голландию туристов глаза разбегаются. К тому же наша небольшая «Одесса» не могла идти ни в какое сравнение с гигантами Ост-Индских компаний, такими как «Ботавия» или «Амстердам», большим военным кораблем, расположившимся у пристани Амстердамского морского музея.

Передо мною стал вопрос, что предпринять дальше. К сожалению, я не мог уже вернуться в Германию, потому что на это не было средств. Впрочем, как и не мог продолжить намеченное путешествие во Францию, в города Брест и Дуарнене. Судно требовало к себе все большего внимания, так как очень сырая погода приводила деревянные конструкции нашего корабля в плачевное состояние. Как я понимал, раз в три-четыре месяца необходимо то там, то здесь очищать, зашкуривать и залакировывать деревянные детали судна. Вдвоем или втроем сделать это было очень сложно. Приобретение лаков и красителей требовало больших средств.



Кровать-шкаф, внутри которой с трудом помещался русский царь

Город Зандам. Домик Петра I

Нужно было принимать какое-то решение. Я неоднократно советовался со своим другом Винцентом, который оказал, как в Германии господин Гекнер, колоссальную помощь нашему проекту. К этому следует еще добавить, что Винцент и в Харлеме, и Зандаме оплачивал счета за нашу стоянку, а деньги за два года нахождения в Голландии были потрачены немалые. Приток же туристов, как я отмечал ранее, почти иссяк, касса «Одессы» не пополнялась, и в один из вечеров, долго обсуждая перспективы в небольшом, но очень уютном домике Винцента, я пришел к убеждению, что нужно искать новых партнеров, а сделать это можно только в том случае, если я передам права управления судном моему другу.

Винцент долго раздумывал, но в конечном счете принял предложение. Решено было всю музейную экспозицию хорошо упаковать и подготовить к отправке в Одессу. Винцент же в предстоящие месяцы будет искать возможность, а также партнеров для переоборудования судна из музея, возможно, в прогулочное, для путешествий.

Корабль требовал срочного подъема и докования, потому что в пресной воде, хотя и не такой агрессивной, как морская, наш латанный-перелатанный корпус подвергался слишком большим испытаниям. Стоило вспомнить только ледовый переход по каналу, соединившему Дунай и Майн. Позднее было и несколько посадок на мель.

Однажды в Майнце в «Одессу» врезался небольшой пассажирский пароход, который повредил носовую фигуру и борта судна. Примерно то же самое произошло в Харлеме, когда небольшая бельгийская баржа сделала несколько вмятин в нашем корпусе. Докование же в Голландии было для меня и Винцента совершенно непосильным в финансовом отношении мероприятием.

В это же время меня пригласили мои школьные друзья Роман Кравцов и его супруга Галина в Германию. Туда же я решил перевезти все музейные экспонаты. Одиссея «Одессы» завершалась. Ей было отдано четыре года жизни, как и ранее столько же лет было потрачено мною на проект «Ивлия».

Накопившийся теоретический и практический материал мне хотелось обработать и привести к единому целому, но возможности этой ранее не было. В похо-



Центральная комната в домике, где царь Петр знакомился с бытом Голландии

Памятник Петру I в Зандаме

дах, строительстве и путешествиях прошло восемь лет. Пора было вынести весь накопленный опыт на бумагу.

Лучшего места для этой цели, чем небольшой городок Мюнстер на северо-западе Германии, всего в 200 километрах от Амстердама, где будет находиться «Одесса», нельзя было и найти. Город этот был славен крупнейшим университетом, где я надеялся заполнить пробелы тех теоретических знаний в вопросах кораблестроения, которые оставались после многих лет скитаний по морям и рекам Европы.

Забегая вперед, следует отметить, что путешествие на «Ивлии» и «Одессе», а позже и «Мелькарте» вылились в две монографии, которые были изданы в 2002 — 2004 годах. Одна из них называется «История древнейшего мореплавания и кораблестроения. Опыт реконструкции», а вторая — «Очерки по истории мореплавания. Земля погибших кораблей». В этих книгах был сконцентрирован весь опыт, который накопился за годы странствий, и теоретическая основа, которую мне удалось подготовить в Мюнстере.

Сейчас же я с грустью смотрел на «Одессу», которую должен был оставить. Но прощание с ней было не таким тяжелым, как прощание с «Ивлией». Корабль этот принес радость сотням тысяч людей. Его судьба была не только в моих руках, но и в руках моего друга Винцента. Как показало время, «Одесса» была хорошо отреставрирована друзьями голландца и по сегодняшний день на ней бывают туристы из разных стран.

А вот «Ивлии» повезло меньше. После того, как я ушел из проекта, ее капитан Павел Гончарук привел ее по Сене в Париж, после чего корабль вернулся в Бретонь, а затем был переведен в город Ла-Рошель, где был поднят на берег и, к большому сожалению, через несколько лет пришел в негодность и был разрезан.

Но в год, когда «Одесса» оставалась в Зандаме, а я переезжал в Германию, этого еще не произошло. И поэтому в будущее я смотрел с оптимизмом.



«Одесса» на набережной Зандама

Эпилог

Говорят, что Станиславский любил повторять, что у каждого театра есть свой день рождения и день смерти.

Корабли, которые воссоздавались нашим коллективом, а затем и экспедиции, которые на них совершались, имеют день своего рождения, но, на счастье, они не имеют дня своей смерти, хотя нет уже «Ивлии», а «Одесса» ходит под другим флагом. Но я счастлив, что годы проектов на этих двух кораблях дали возможность познакомить сотни тысяч людей по всей Европе с черноморской морской традицией, узнать о нашем городе благодаря проводимым выставкам и музею на «Одессе» то, что иностранцы никогда бы не узнали. Я рад также, что нашему коллективу выпал случай показать корабли-реконструкции «Ивлия» и «Одесса» в более чем десяти странах Европы, участвовать в шести крупнейших морских фестивалях.

Эти годы были очень непростыми. Сменялись экипажи. Иногда поставленные перед нами цели были невыполнимы. Но нужно отдать должное, что «Ивлия» и «Одесса» осуществили программу, благодаря которой наш город и Украина стали более известны в Европе, в особенности морскому сообществу.

Два больших проекта подтолкнули меня к мысли изучения истоков мореплавания. И последующие реконструкции, которые были намечены и осуществлены мною вместе с моими друзьями, были посвящены более простым и менее надежным плавающим средствам — однодеревым лодкам и плотам, — на которых древний человек впервые вышел в моря и океаны, но об этом следующие книги...



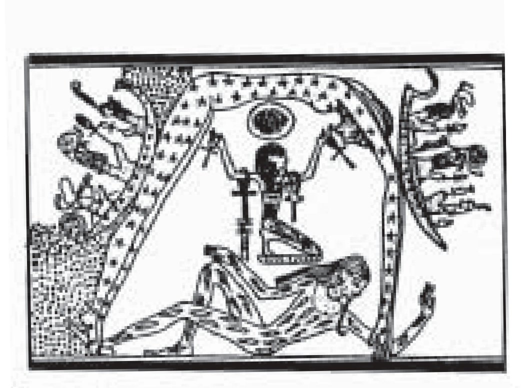
У набережной Зандама завершилась одиссея «Одессы», которая пересекла Европу по системе рек Дунай — Майн — Рейн — Ваал

Отзывы о книгах «Путешествие в прошлое»: «Ивлия», «Одесса» и «Мелькарт», предложения об организации новых проектов и участии в экспедициях вы можете присылать по адресу электронной почты: E — mail: i_ melnik61@ mail.ru, а о наших планах можно узнать на веб-сайте: www. nauticalpark.com.

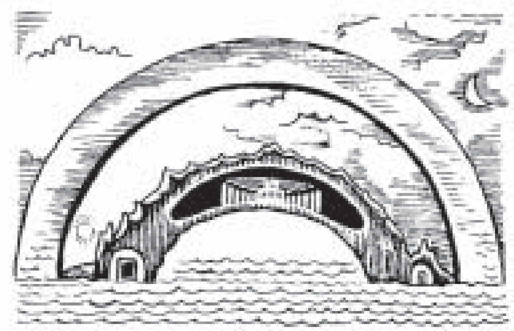
Содержание

Приложение 1.

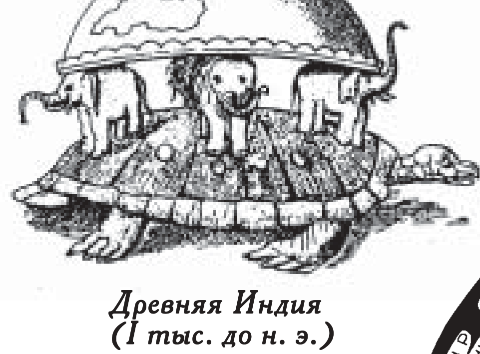
Развитие представлений о форме Земли в древности



Древний Египет (II тыс. до н. э.)



Древний Вавилон (I тыс. до н. э.)



Древняя Индия (I тыс. до н. э.)



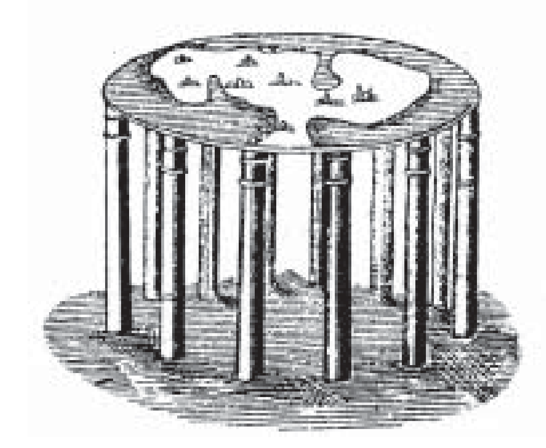
Древняя Греция (представление о форме Земли во времена Гомера)



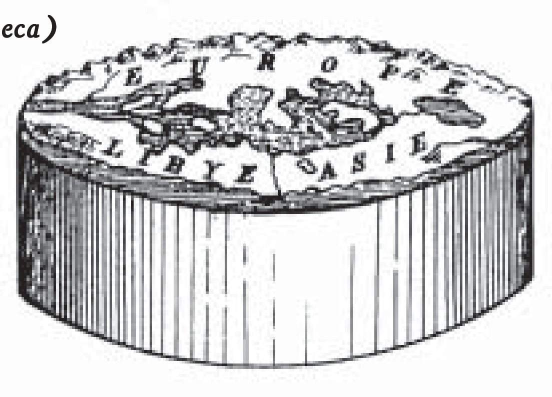
Представление о Земле Гесиода
(начало VI век до н.э.)



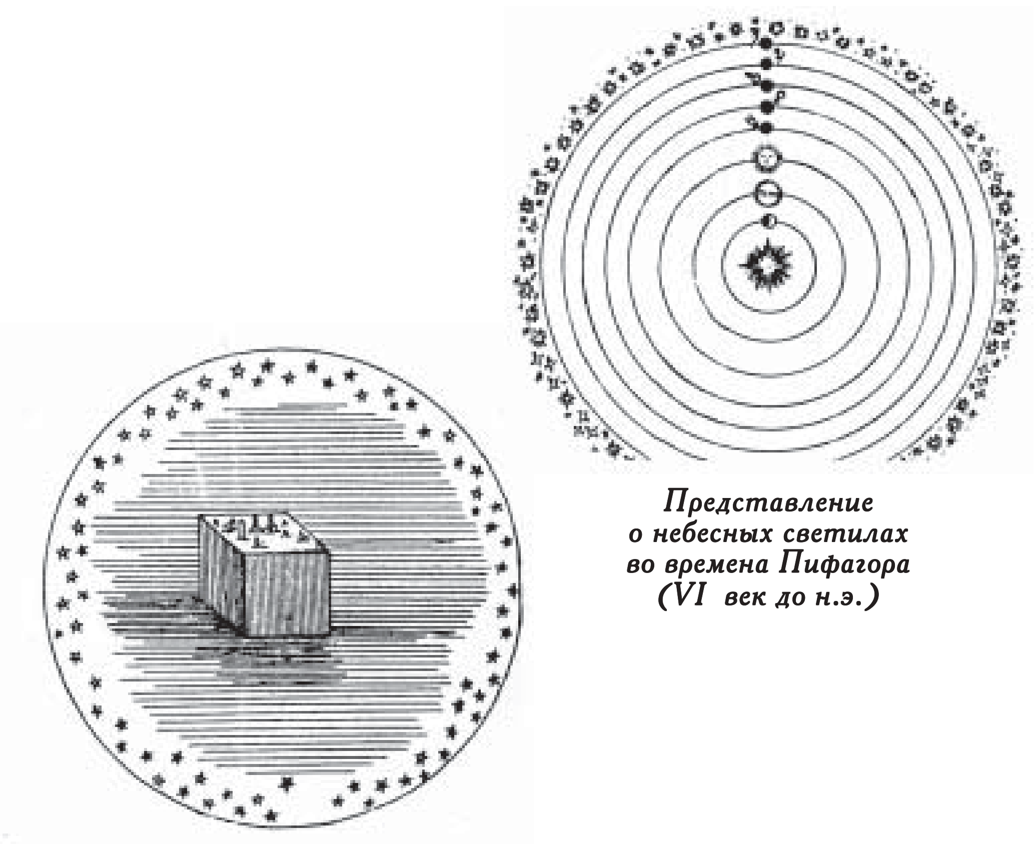
Представление о Земле Гекатия
(VI век до н.э.)



Древняя Греция (школа Фалеса)
(VI век до н.э.)



Древняя Греция (школа Анаксимандра)
(VI век до н.э.)

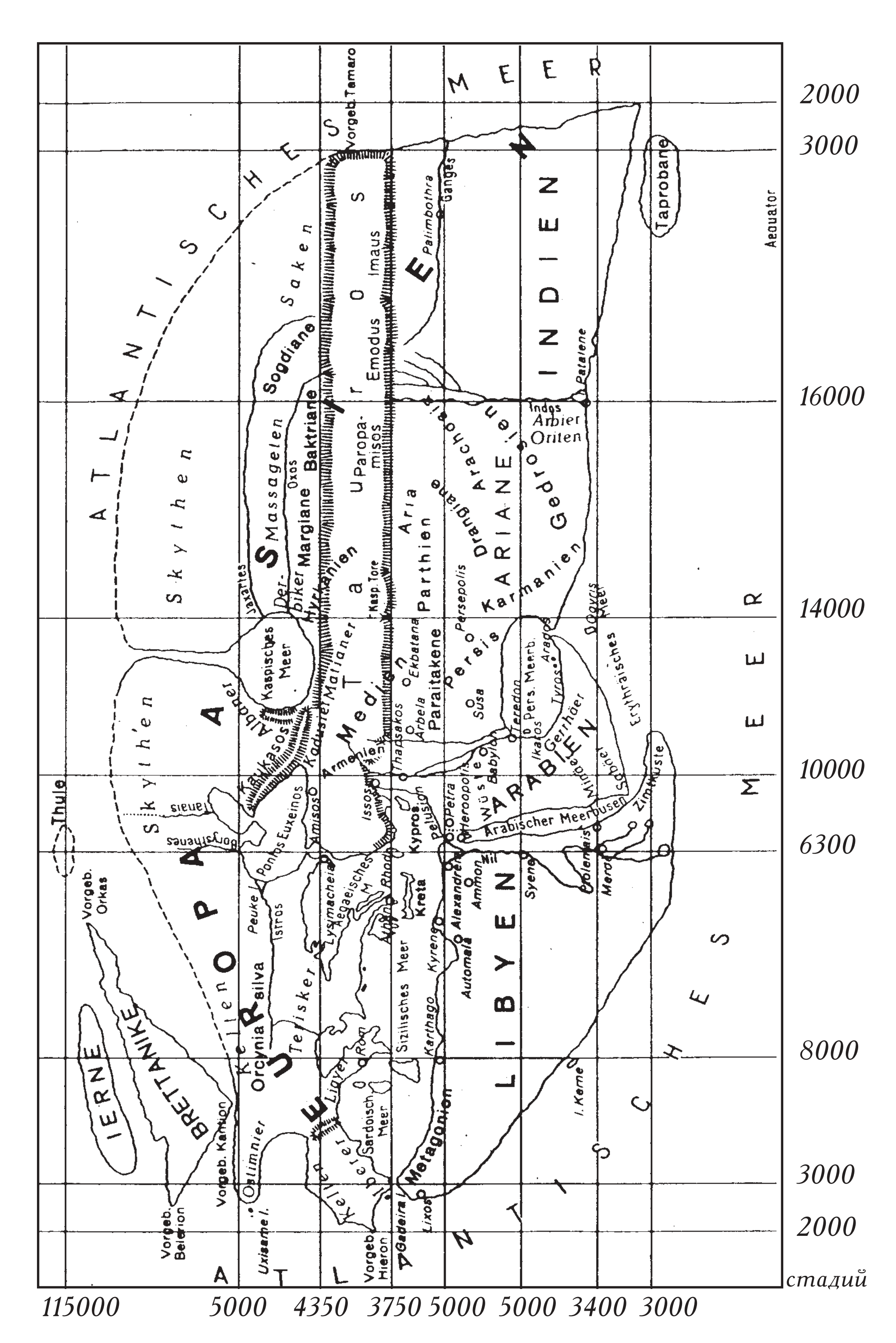


Представление о небесных светилах во времена Пифагора (VI век до н.э.)

Представление о Земле школы Платона (IV век до н.э.)



Земли, известные во времена Геродота (IV век до н.э.)



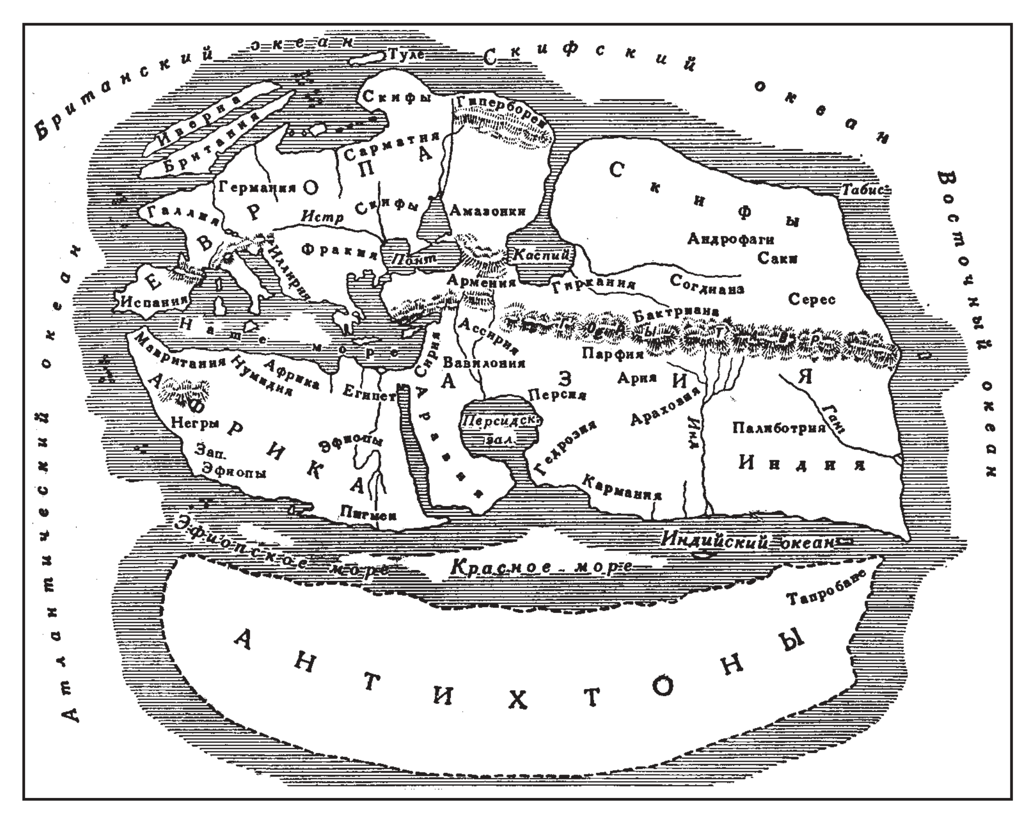
Карта Земли по Эратосфену (по А.Б. Дитмару)
(III — II века до н.э.)



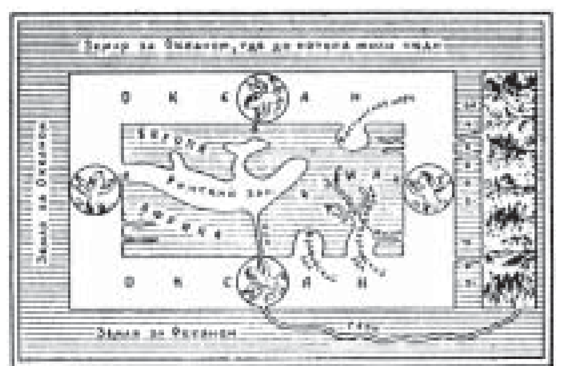
Представление о Земле и небесных светилах по Аристотелю (IV век до н. э.)



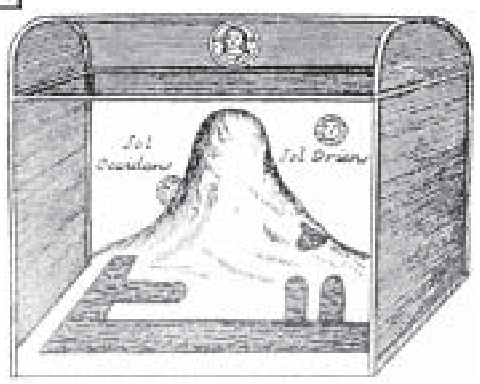
Глобус Кратеса (II век до н. э.)
(периэки — живущие вокруг; антеки — живущие напротив)



Представление о Земле по Помпонию Меле (по Дж.Уинсору)
(I век н. э.)

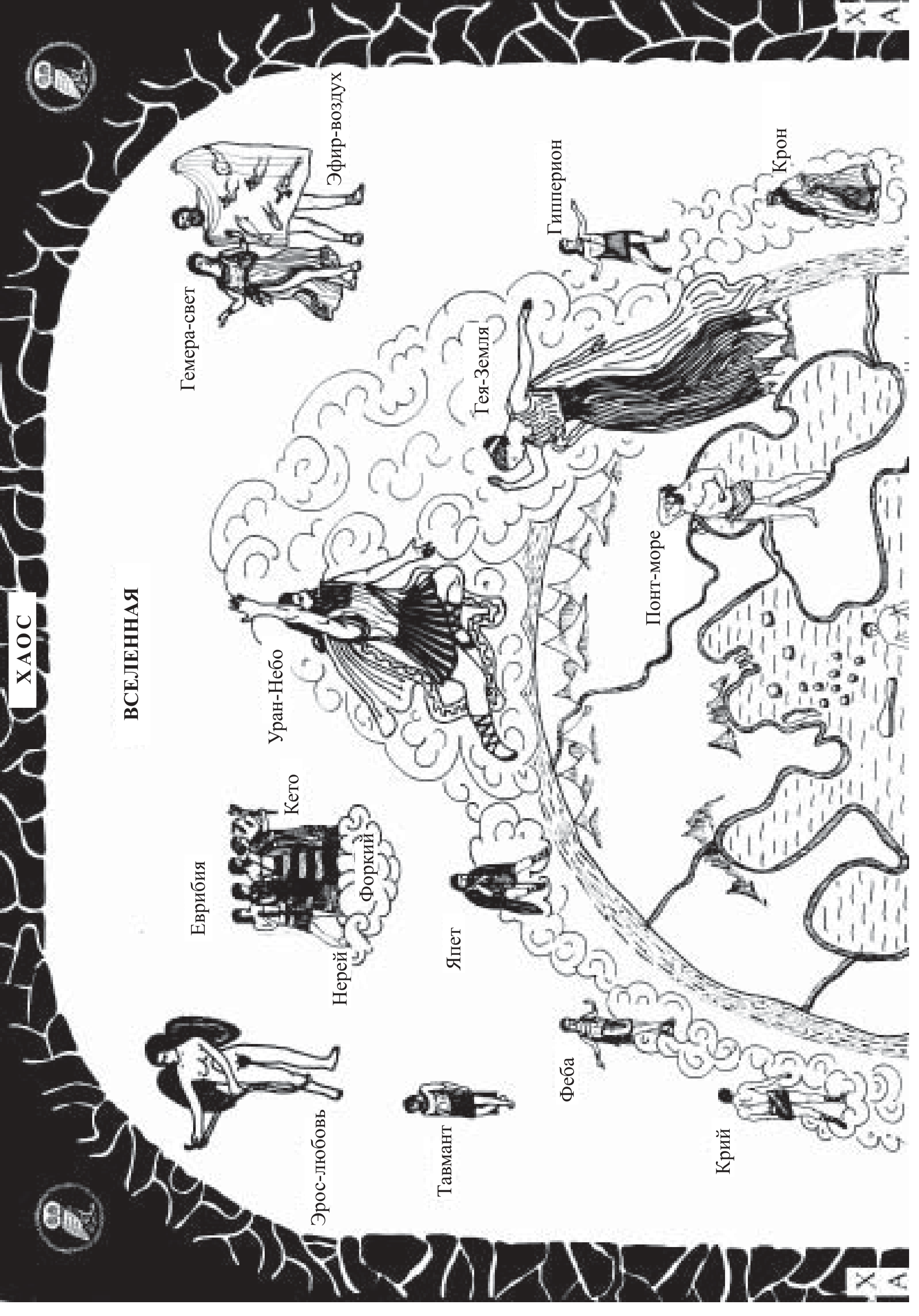


Карта Земли
Космы Индикоплова
(IV век н. э.)



Вид Земли по учению Космы Индикоплова. Солнце скрывается ночью за огромной горой, которая возвышается на севере Земли
(IV век н. э.)

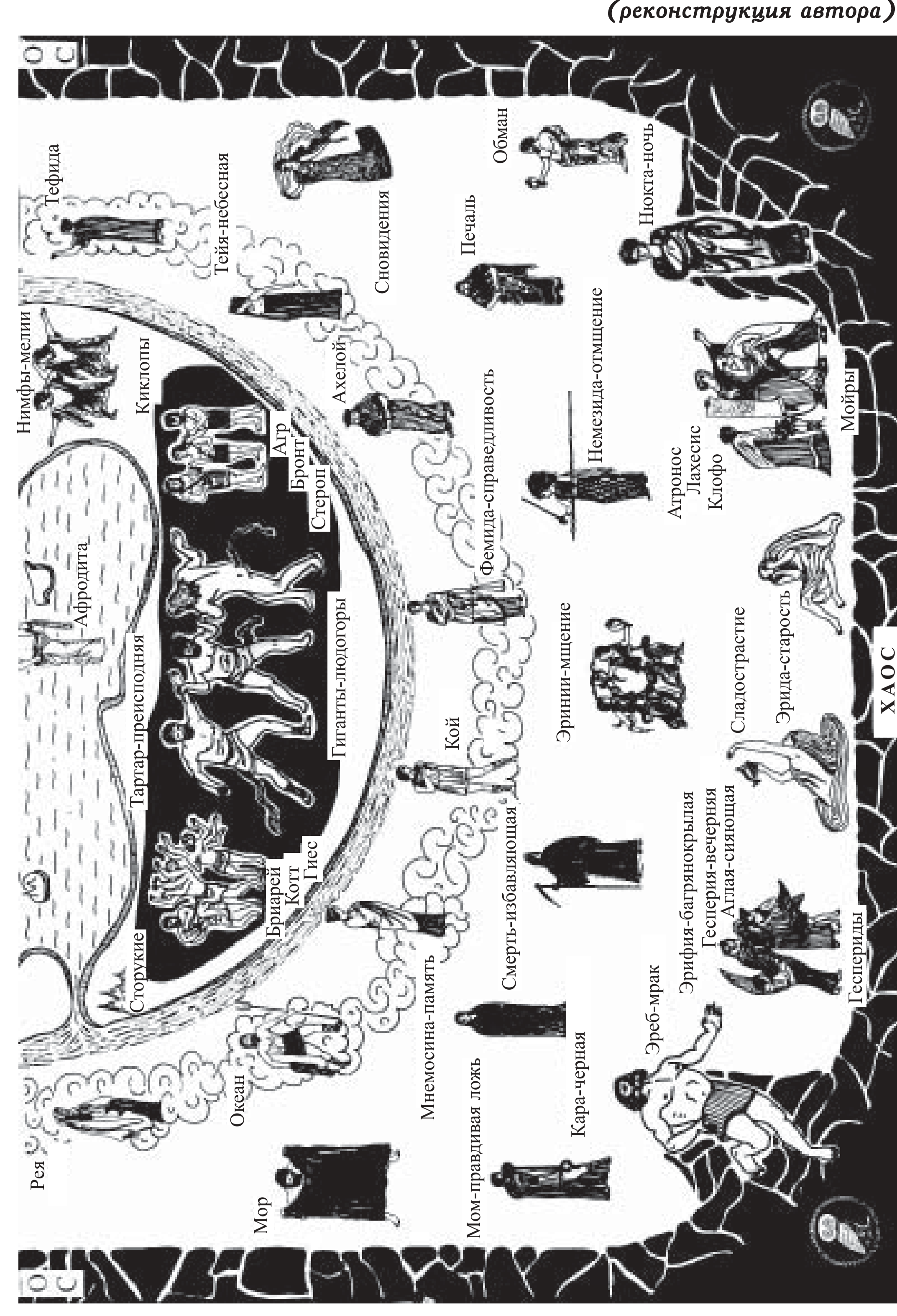
Возможное представление о Земле и религиозное пред-греческом эпосе об Уране и его потомках



Приложение 2.

ставление о богах и сотворении мира в древнейшем

(реконструкция автора)



Возможное представление о Земле и религиозное пред-
о Кроне, титанах и их потомках

ВСЕЛЕННАЯ

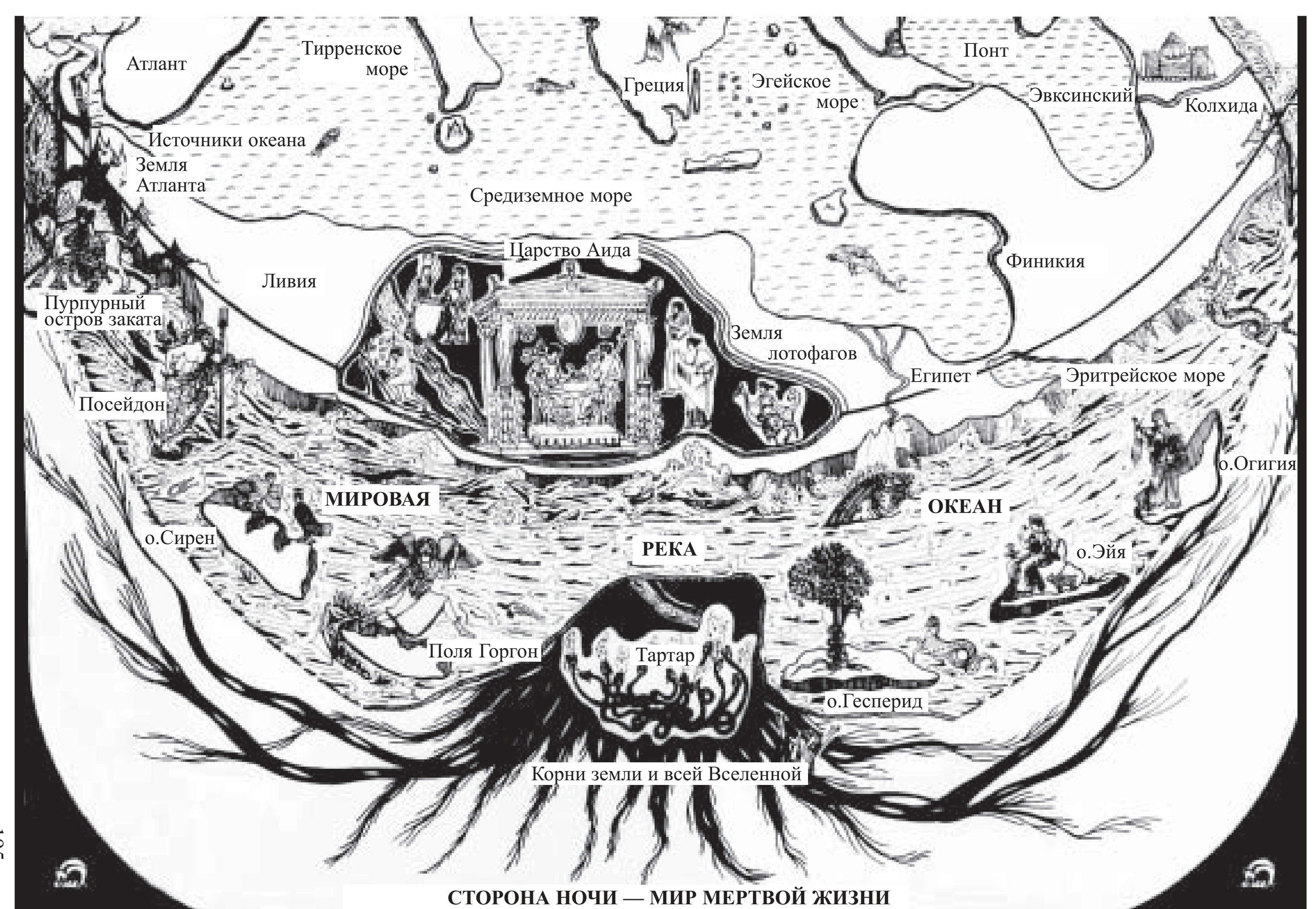
Небосвод
Гиперион
Гелиос-Солнце
Тейя
Астрей-звездный
Селена-Луна
Эос-заря
Фемида-справедливость
Кавказ
Тейя-небесная
Мнемосина-память
Ладон
Фракия
Кирка
Земля Кирки-
Фессалия
Сирены-Музы

Олимп
Ахелой
Япет
Земля-Калипсо-Беотия
Калипсо
Кой
Понт
Крий
Рея
Крон
Нерей
Прометей
Аркадия
Феба
Тавмант
Атлант
Киклады
Менетий
Адрастея
и Зевс
Кето
о.Кипр
Форкий
о.Крит
Сторукие
Океан
Грайи и Горгоны
Киклопы
Тефида
Деметра
Посейдон
Гера
Аид
Гестия

МИРОВАЯ РЕКА ОКЕАН

Приложение 3.
ставление о богах в древнейшем греческом эпосе
(реконструкция автора)

Возможное представление о Земле и религиозное пред-
о Зевсе и его потомках



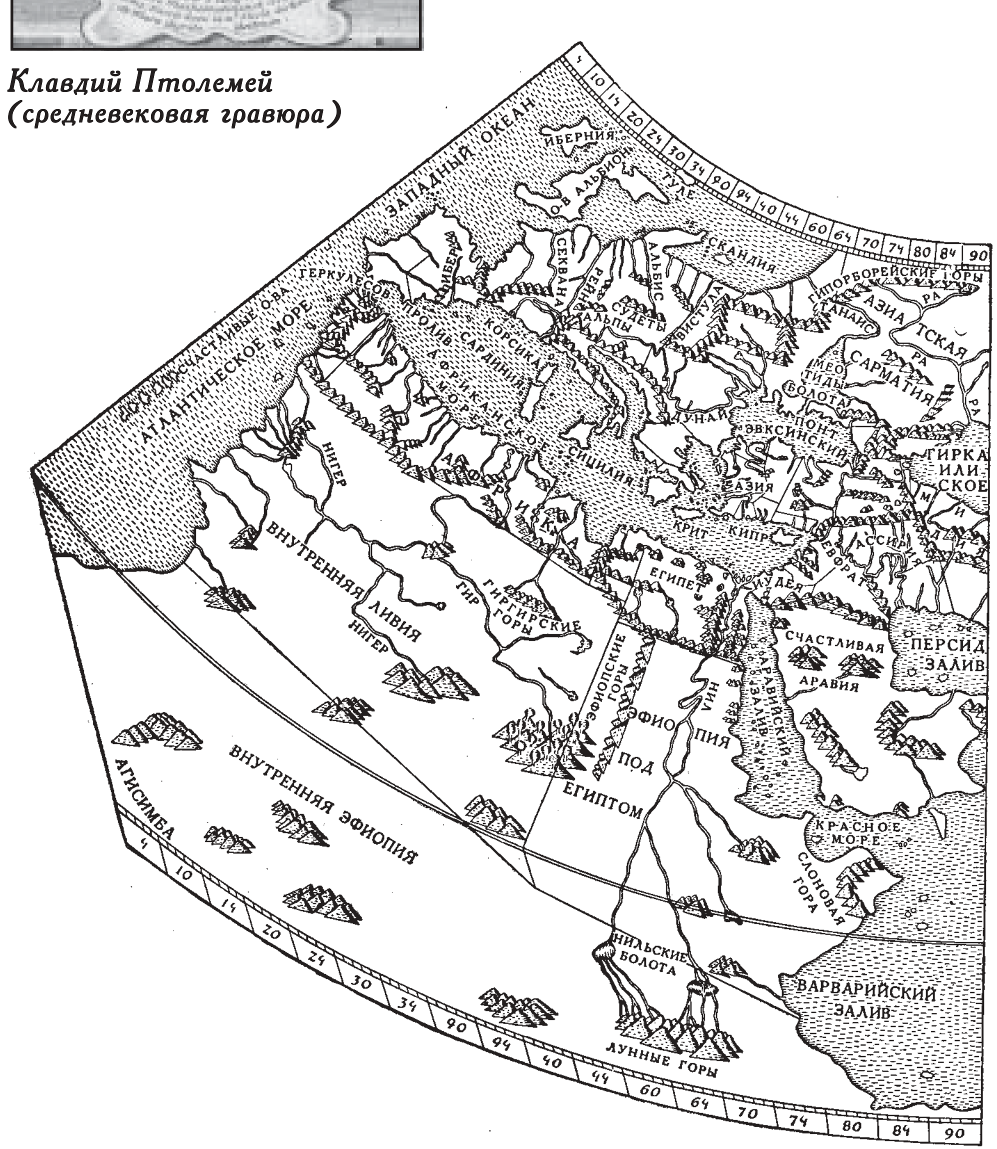
Приложение 4.
ставление о богах в древнейшем греческом эпосе
(реконструкция автора)



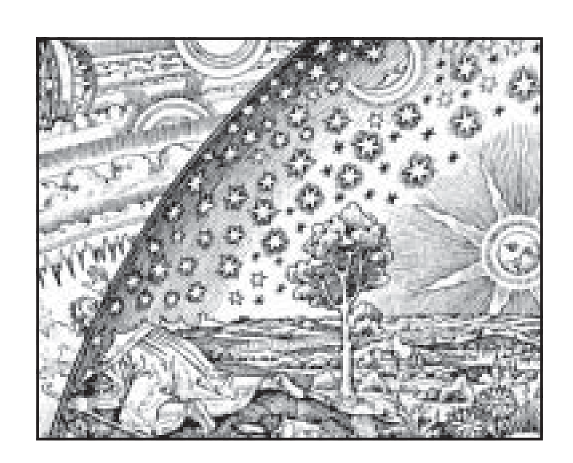
Клавдий Птолемей (средневековая гравюра)

Приложение 5.

Карта известного мира по Клавдию Птолемею (II век н. э.)



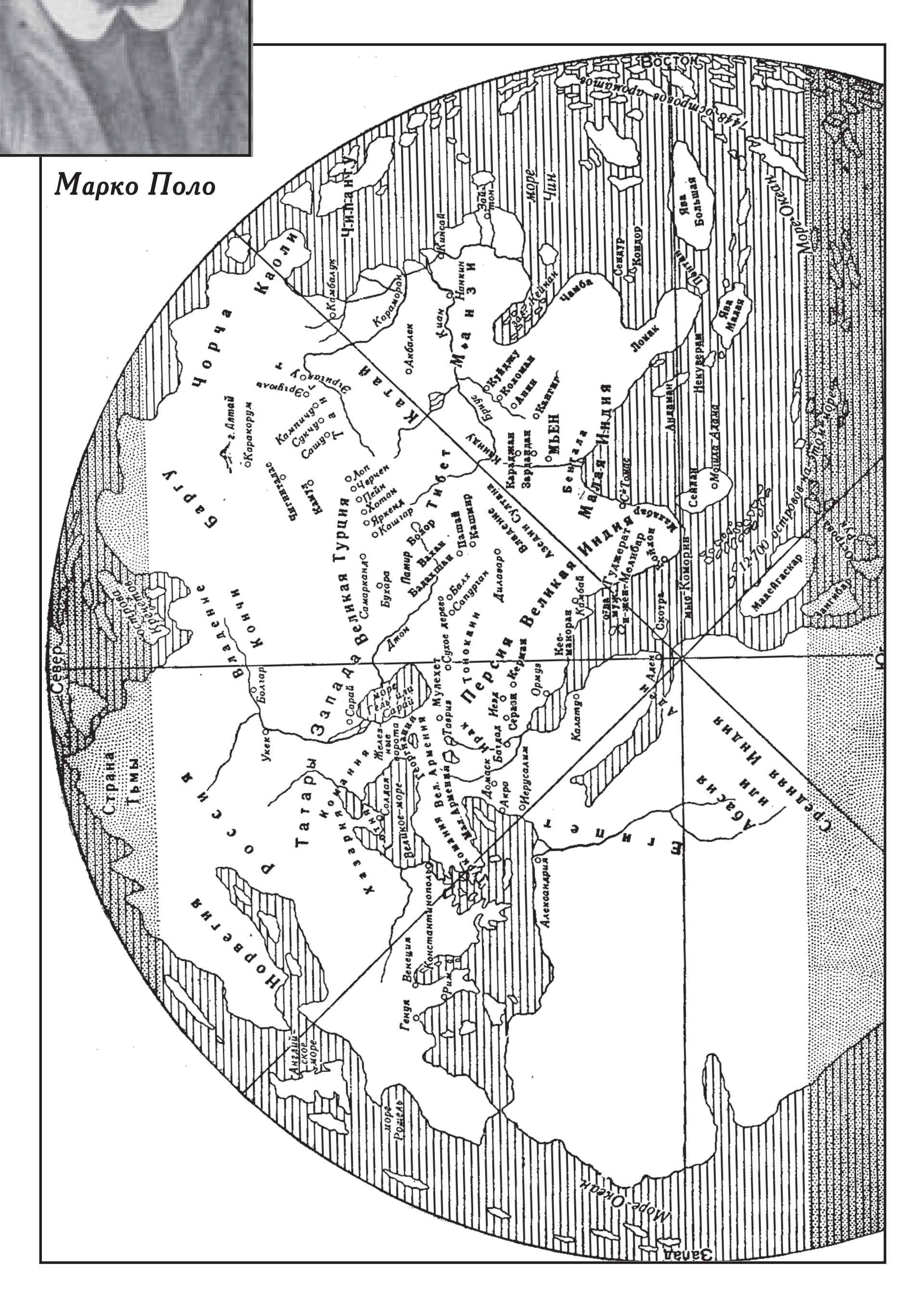
Представление о Земле
в раннем Средневековье



Приложение 6.

Карта известного мира по Марко Поло (по Г.Юлу)

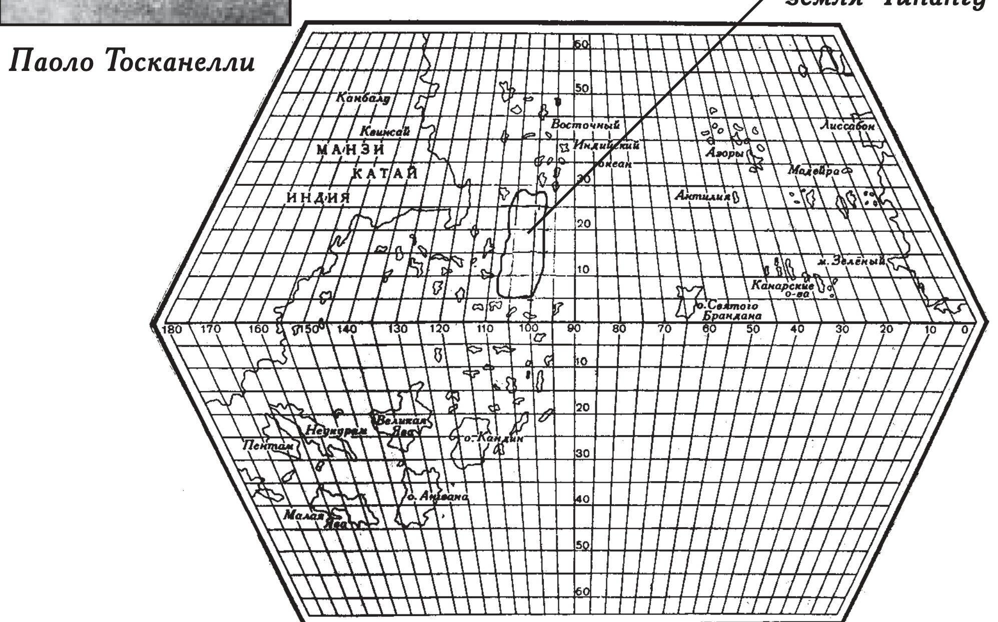
Марко Поло



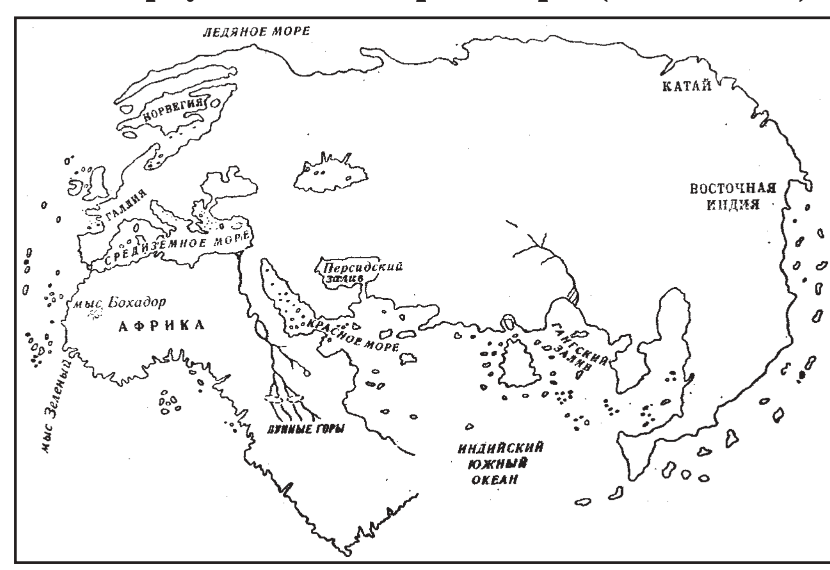


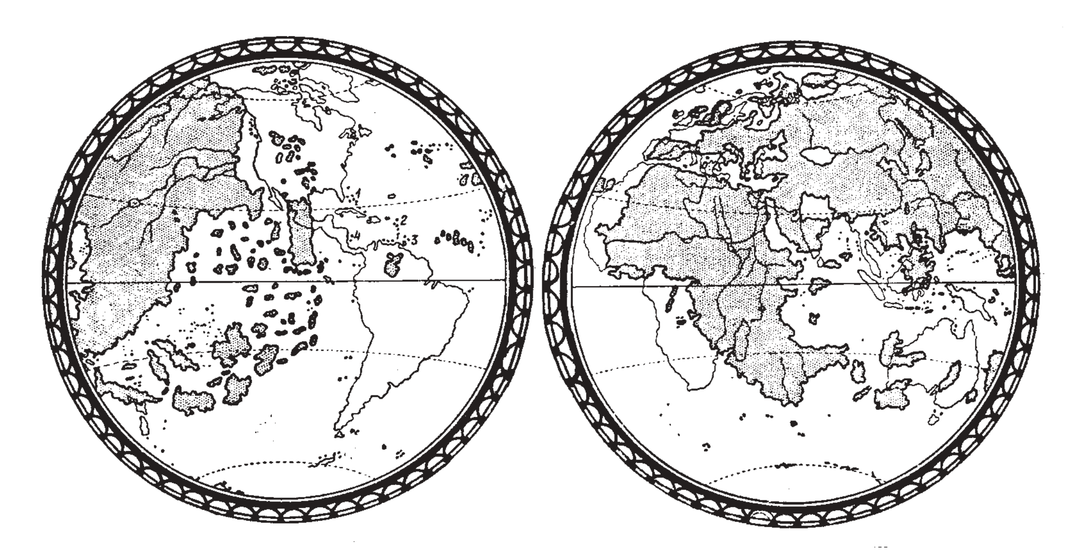
Паоло Тосканелли

Карта Земли Тосканелли (1474 года)

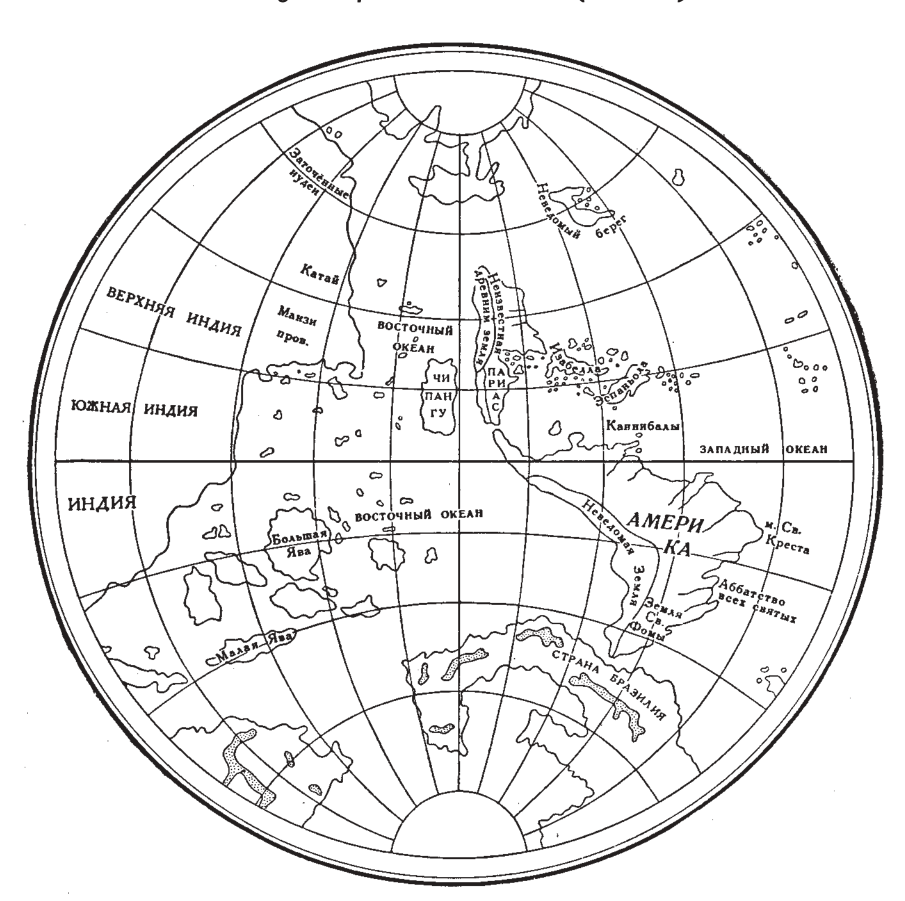


Португальская карта мира (1490 года)



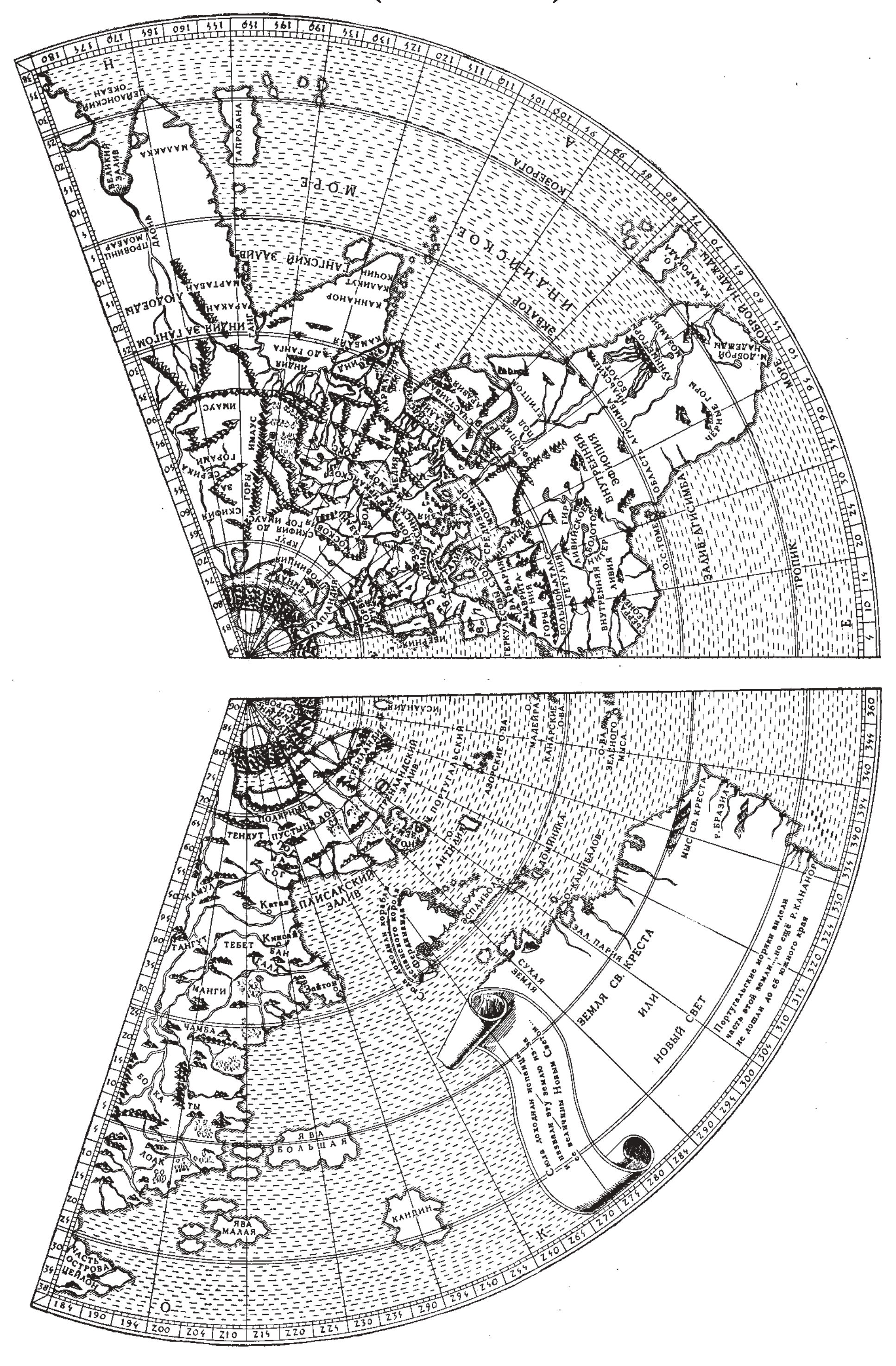


Глобус Мартина Бехайма (1492 г)



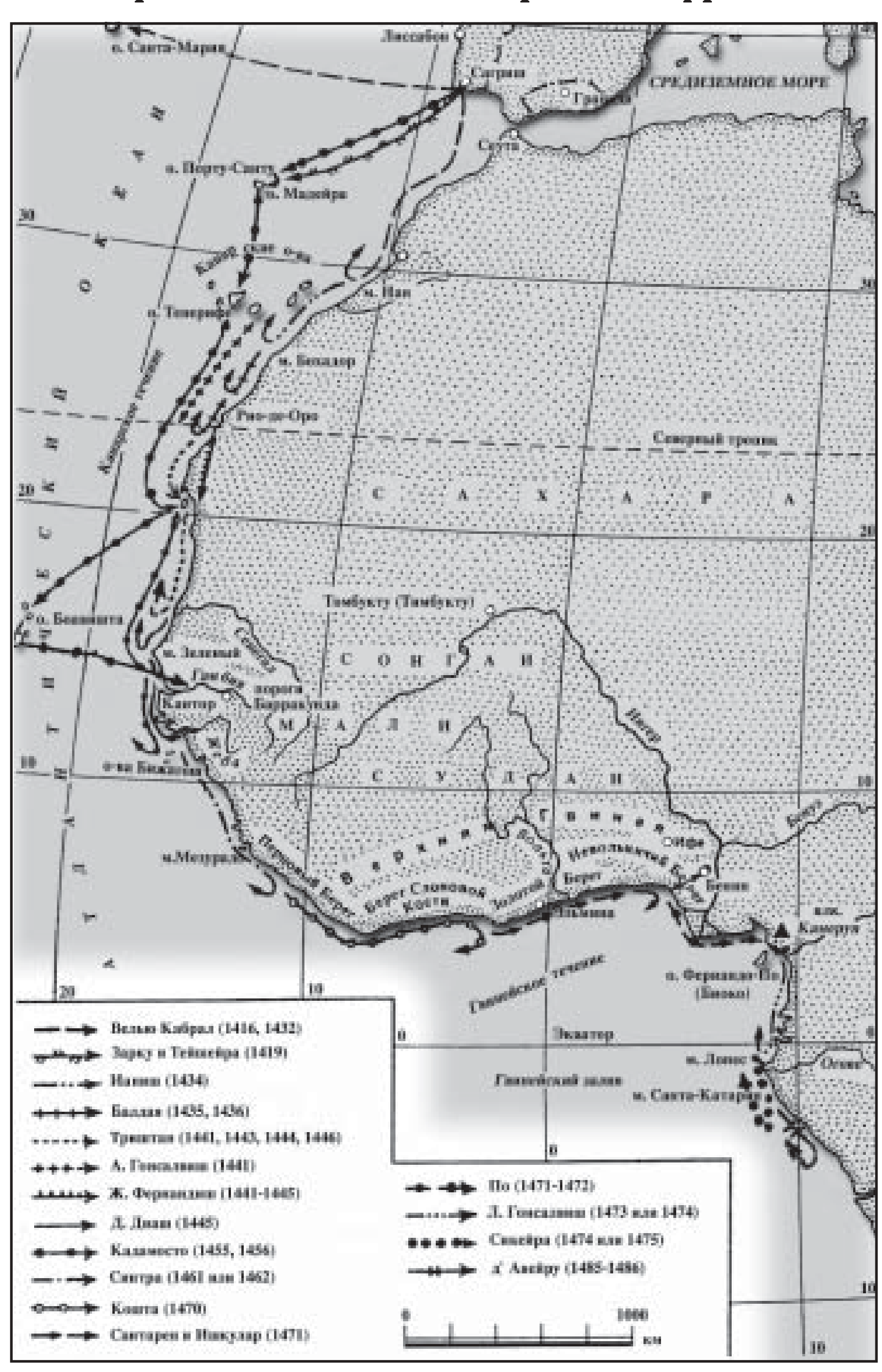
Западное полушарие на глобусе Шенера (1515 г.)

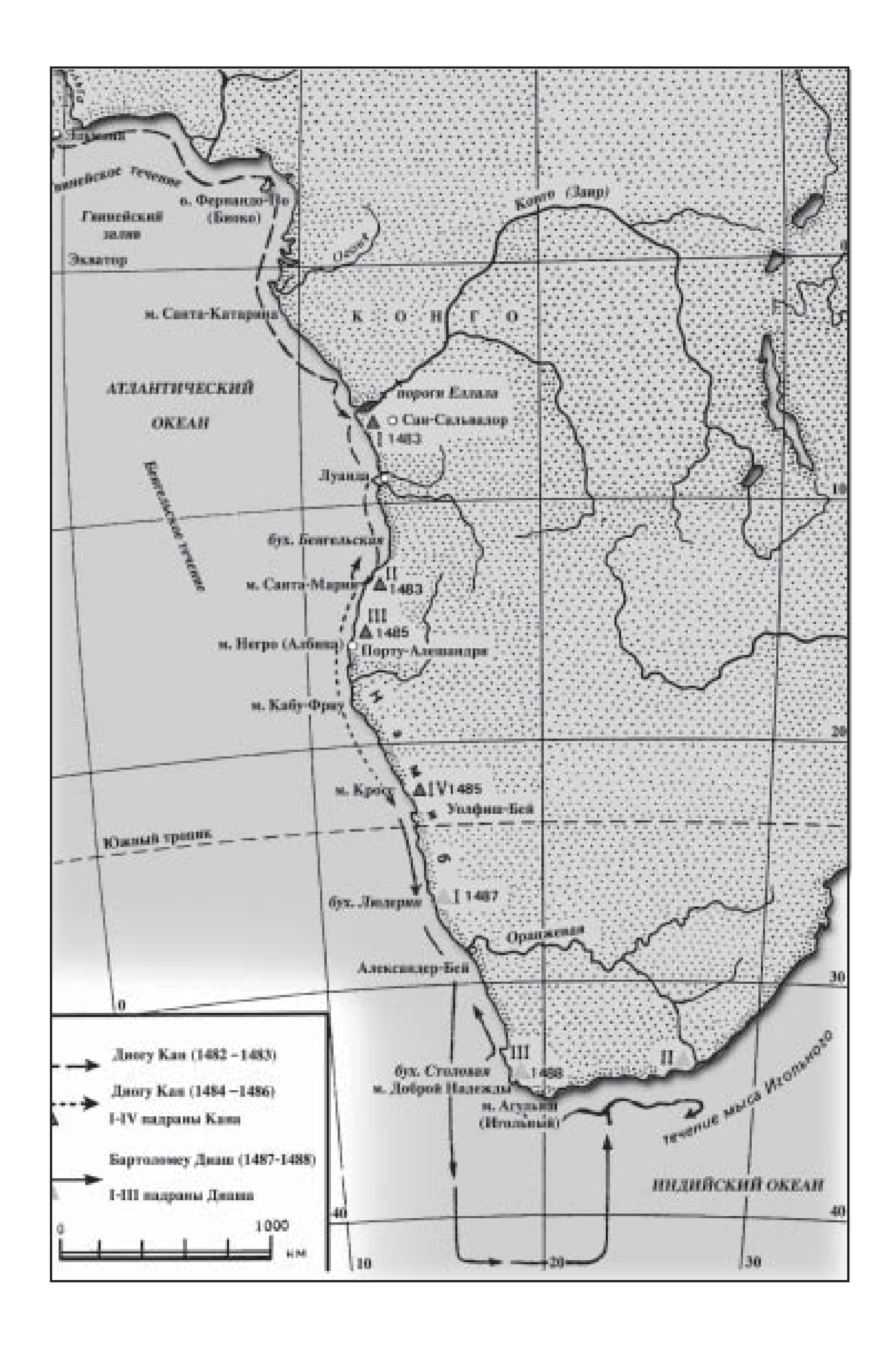
Карта Земли турецкого адмирала Пири Рейса (1508 года)



Приложение 10.

Маршруты португальских мореходов в эпоху открытия западного побережья Африки





о. Фернандо-По
(Биоко)
Гвинейский
залив
Экватор
Конго (Заир)
м. Санта-Катарина
К О Н Г О
АТЛАНТИЧЕСКИЙ
ОКЕАН
пороги Еллала
Сан-Сальвадор
I 1483
Луанда
бух. Бенгельская
II
м. Санта-Мария
1483
III
1485
м. Негро (Албина)
Порту-Алешандри
м. Кабу-Фриу
м. Кросс
IV 1485
Уолфиш-Бей
Южный тропик
бух. Лидериц
I 1487
Оранжевая
Александер-Бей
III
бух. Столовая
м. Доброй Надежды
1488
м. Агульяш
(Игольный)
II
течение мыса Игольного
ИНДИЙСКИЙ ОКЕАН
Диогу Кан (1482 – 1483)
Диогу Кан (1484 – 1486)
I-IV падраны Кана
Бартоломеу Диаш (1487-1488)
I-III падраны Диаша
0
1000
км
0
10
20
30
40

Проект
Музейно-туристический, учебный комплекс «Одесса»

Времена походов корабля-музея — полакра «Одесса» по европейским городам минули. Однако уникальность проекта и его успех нельзя переоценить. Корабль-музей за три года посетило более полумиллиона человек. «Одесса» представила наш город на крупнейших европейских празднованиях, посвященных юбилеям городов: Франкфурта-на-Майне, которому исполнилось 1200 лет; Харлема, праздновавшего 750-летие и, конечно же, морском фестивале «Парус», традиционно проходящем в городе Амстердаме.

К сожалению, размерения корабля-музея «Одесса» и объемы его помещений не позволяли расширить музейную экспозицию, рассказывающую об истории древнейшего мореплавания. А экспонируемый материал с каждым годом становился все более объемным, вследствие того, что за время воссоздания копий древних судов и совершения на них плаваний в Черноморско — Средиземноморском регионе, Атлантике и регионе Северного и Балтийского морей с 1989 года мною и коллективом единомышленников был собран обширный материал. Одесситы и гости города могли познакомиться с собранной коллекцией на выставке «История древнего мореплавания», которая проводилась в Одесском археологическом музее в 2002—2004 годах. В нее включены более 500 экспонатов: модели судов, карты, сосуды, якоря, раковины и т.д.

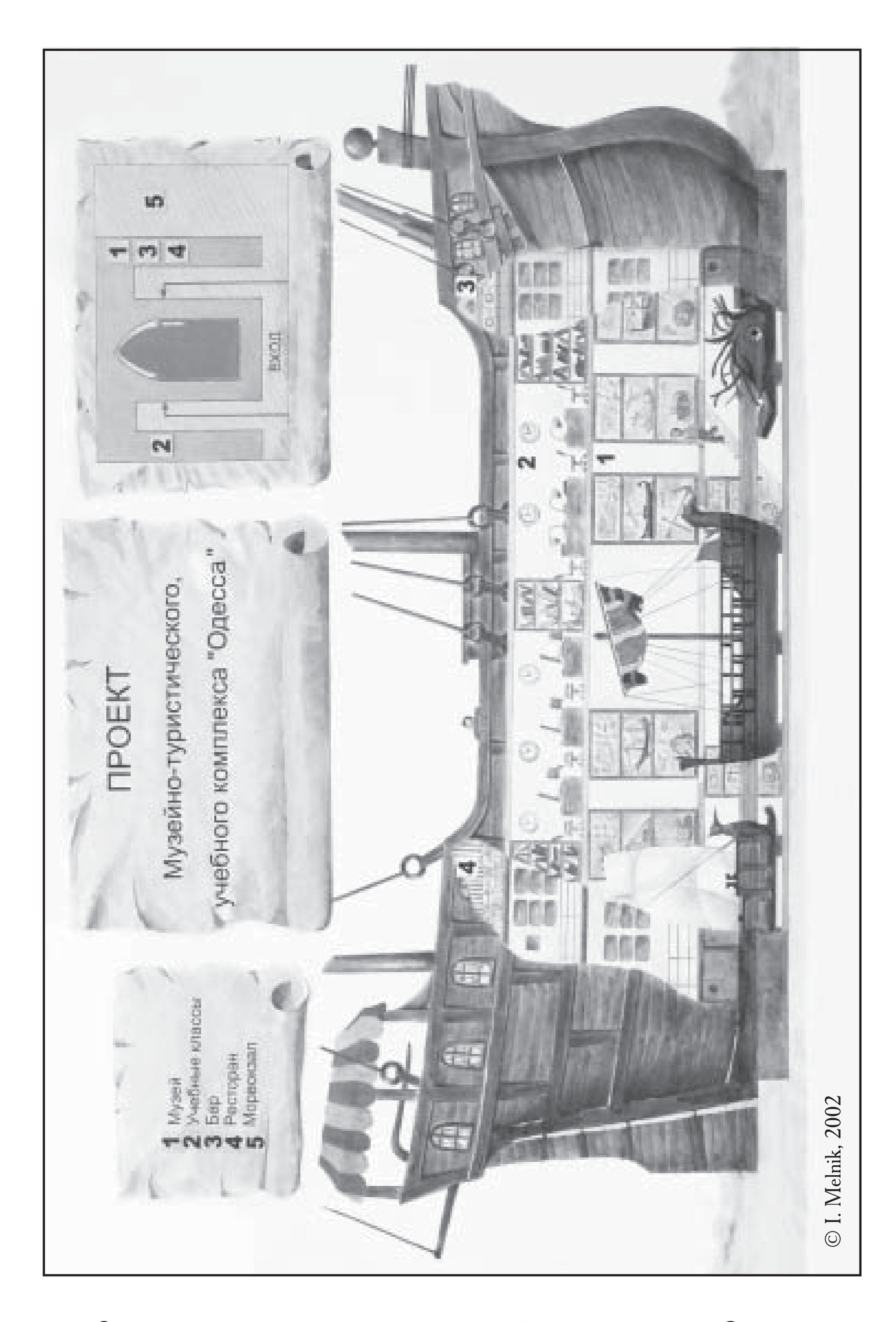
Кроме этого, для экспериментальных исследований с 1998 года построено 7 полномасштабных реконструкций лодок, готовых к демонстрации, в том числе однодеревые челны, вязаные корзины-лодки, тростниковые суда и другие плавсредства.

Самыми интересными из них являются: финикийский торговый корабль «Мелькарт», о котором рассказывает третья книга серии «Путешествие в прошлое»; однодеревые корабли «Персей» и «Одиссей» (на «Одиссее» готовится экспедиция к берегам Трои в 2005—2006 годах); вязанная из лозы и обшитая колотой древесиной, осмоленная лодка «Меотида», реконструкция примитивных судов каменного века; вязанная из лозы и обшитая бычьими шкурами копия ирландской лодки-карры, получившая название «Кельтика»; реконструкция плетеной лодки-корзины, копии иракской лодки, которую мы назвали «Тигр», а также камышовая лодка-плот, копирующая суда жителей Кикладских островов Средиземноморья.

Весь накопленный материал требует около 2000 м^2 площади для экспонирования, что, конечно, невозможно было бы вместить в небольшой корабль, такой, каким был полакр «Одесса».

Размышления привели меня к идее проекта музейно-туристического, учебного комплекса, достаточно большого, чтобы разместить выставку и полномасштабные реконструкции в одном объекте на воде. Для этой цели возможно установить в удобном для туристов месте плавмастерскую, представляющую из себя не что иное, как трехэтажное здание на воде.

Музейная экспозиция разместится на первом и втором этажах этого плавучего сооружения.



Разрез музейно-туристического, учебного комплекса «Одесса»

На третьем этаже предлагается разместить учебные классы для флотилии юных моряков.

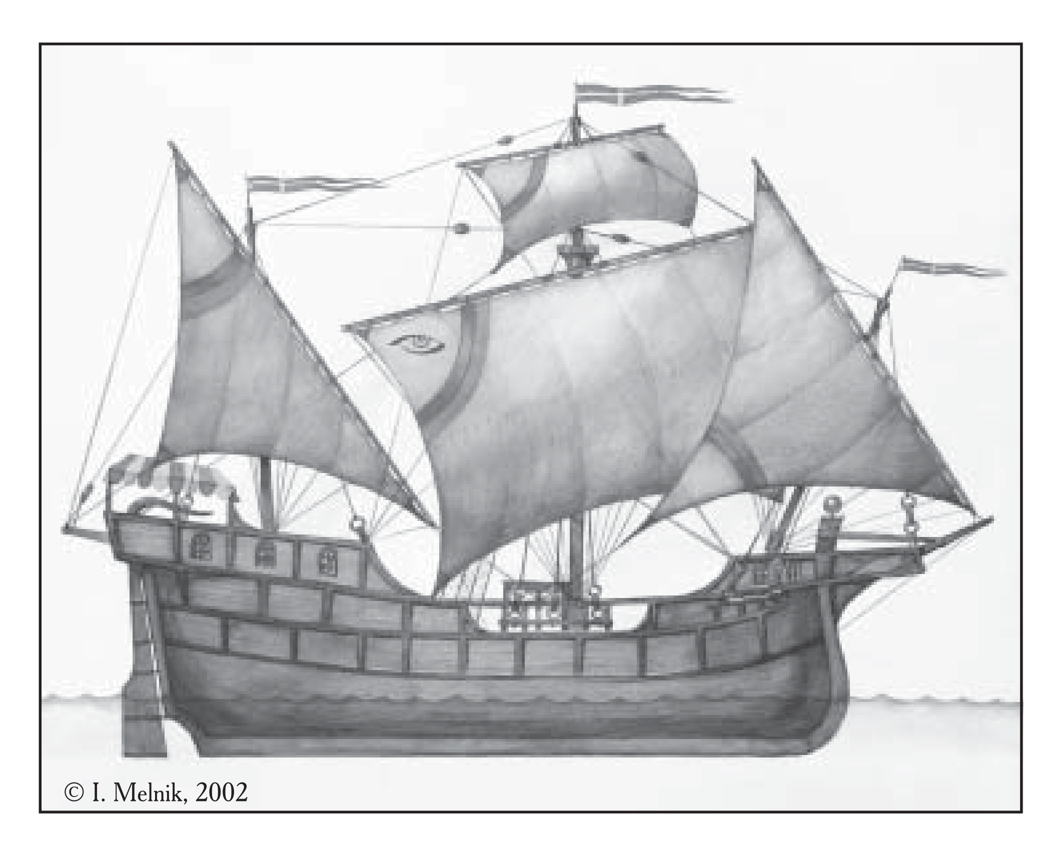
Для правильного использования помещений следует разделить поток туристов, сделав вход в музей с одной стороны, а вход для учащихся — с другой стороны объекта. Но это только базовая часть проекта.

Его же изюминка заключается в том, чтобы придать бывшей неказистой плавмастерской форму старинного парусника. Для этого на ее корпус надевается корсет металлоконструкций, повторяющий шпангоутный набор судна, который затем обшивается доской, так что сама плавмастерская остается внутри. Верхние надстройки комплекса отданы под ресторан и бары.

Общий вид комплекса представляет из себя парусник XVII – XVIII столетий времен освоения Черноморского побережья и основания причерноморских городов, в том числе и Одессы.

Предлагаемый комплекс может стать притягательным местом для всех посещающих город туристов, если будет расположен в центре города в районе морвокзала.

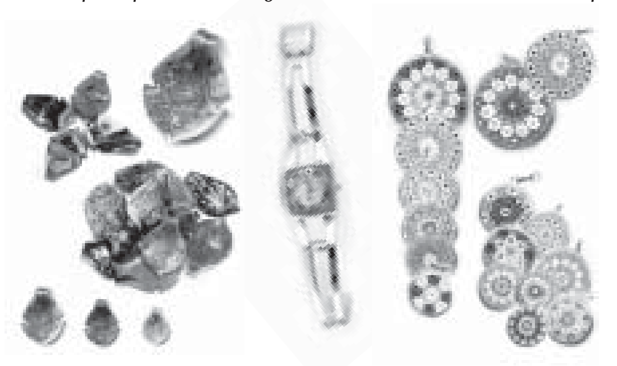
Опыт походов на полакре «Одесса» и работа его музея дают мне право надеяться на успех нового проекта, а вот название я бы хотел сохранить и назвать новый музейно-туристический, учебный комплекс так же, как и музей-полакр — «Одесса».



Общий вид музейно-туристического, учебного комплекса «Одесса»

СПОНСОР ЭКСПЕДИЦИЙ 2005 — 2006 годов





«Путешествие в прошлое. Одесса»

Игорь Кириллович Мельник
доктор исторических наук

ББК 39.41:63.3(0)32
УДК 656.61(091) «652»
М 482
ISBN 966-8164-81-4

Подписано в печать с готового оригинал-макета 12.06.2005 г.
Формат 70x84/16. Печать офсетная. Бумага офсетная.
Условных печатных листов — 13.
Тираж 1200 экз. Заказ №

Без объявления

Издательско-полиграфическое предприятие «Печатный Дом»
Свидетельство ДК №1732 от 29.03.2004
г.Одесса, Итальянский бульвар, 1
Тел. 32-82-04